MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

índice

## senhores acionistas

*A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA, pela sua Diretoria Colegiada e em cumprimento de preceitos legais e estatutários, submete à apreciação dos Srs. Acionistas o RELATÓRIO ANUAL de suas atividades, bem como o Balanço Geral e o Demonstrativo da Conta de Lucros e Perdas, relativos ao exercício de 1975, com o Parecer do Conselho Fiscal.*

### DESEMPENHO DO SISTEMA FERROVIÁRIO

*O ano de 1975 assinalou o início do esforço organizado do Governo para recuperar, melhorar e expandir o sistema ferroviário brasileiro, adequando-o ao desenvolvimento econômico do País.*

*Lançado em outubro de 1974, o Programa de Desenvolvimento Ferroviário começou a ser efetivamente implantado em 1975, alcançando-se, no final do exercício, um crescimento da ordem de 7% na tonelagem de carga geral transportada em confronto com o período anterior, índice que deve ser considerado satisfatório em face do quadro observado no panorama econômico nacional e internacional.*

*Iniciou-se a execução do Plano de Emergência de Recuperação dos Subúrbios do Grande Rio. A Ferrovia do Aço, interligando Belo Horizonte-São Paulo, com ramal para Volta Redonda, começou a ser construída em íntima consonância com o programa siderúrgico nacional.*

*Foram abertas ao tráfego as ligações Ponta Grossa-Itapeva e Ponta Grossa-Apucarana, com 540 km de extensão. Prosseguindo no esforço de renovação do material rodante e de tração, foram adquiridos 14.100 vagões. Remodelaram-se 1.800 quilômetros de via permanente atendendo, principalmente, aos Corredores de Rio Grande, Vitória, Paranaguá, Subúrbios do Grande Rio e linha Rio-Belo Horizonte.*

*Dentro desse contexto, foram ocorrências marcantes, além das já discriminadas, as seguintes: transportes de 46,6 milhões de toneladas de carga geral, conclusão dos projetos de engenharia de importantes obras contempladas no Programa de Desenvolvimento Ferroviário, numa extensão de 690 quilômetros, e elevação do nível de investimento da RFFSA que passou de Cr$ 2 bilhões para Cr$ 7 bilhões.*

*Por força das circunstâncias, atualizou-se o Programa de Desenvolvimento Ferroviário, com a reformulação das escalas iniciais de prioridade, enfatizando os projetos localizados em áreas de maior densidade de tráfego, que, por isso mesmo, devem dar mais rápida resposta aos investimentos.*

*Paralelamente, elaboraram-se os objetivos, diretrizes e metas para o período 1976/1979, visando a aumentar a participação da Rede Ferroviária Federal S/A no mercado de serviços de transportes, melhorar a eficiência de suas operações e alcançar o equilíbrio econômico e financeiro, a longo prazo.*

### ADMINISTRAÇÃO GERAL

*Pela sua transcendência, deve ser ressaltada, ainda, a iniciativa de modificação estrutural dos quadros diretivos da Empresa, adaptando-a à necessidade de modernizar, em caráter de urgência, as ferrovias brasileiras. Nesse sentido, foram alterados os Estatutos Sociais e ampliado o número de Diretores, atribuindo-se-lhes tarefas executivas em áreas de ação definida. Visando a dar maior ênfase à operação, foram criadas mais duas Superintendências Regionais, com sede em Belo Horizonte e Curitiba, ficando a RFFSA com seis Sistemas Regionais. A Divisão Especial–Subúrbios do Grande Rio passou a operar diretamente subordinada à Presidência.*

### RECURSOS HUMANOS

*Em 1975, a Empresa atingiu o menor efetivo de pessoal desde sua criação: 109 mil servidores. Verificou-se, também, a integração dos funcionários públicos federais nos quadros trabalhistas, antiga aspiração das administrações*

*da RFFSA. Tais providências, somadas a outras, influíram no aumento do índice de produtividade em 10%, relativamente ao exercício precedente.*

*Por outro lado, enquanto estudava diretriz definitiva para nova política de valorização do pessoal, a RFFSA tomou medidas, a curto prazo, para solução de problemas mais prementes de seus servidores. Foram lançadas as bases de uma política de recursos humanos para ser efetivada em 1976, orientada no sentido de aumentar o rendimento do trabalho dos servidores e motivá-los para a grande tarefa de recuperação do sistema ferroviário nacional.*

## DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO

*Alguns fatos expressivos assinalaram a atividade financeira da RFFSA em 1975. O capital social cresceu de Cr$ 3.156.665.746,00 para Cr$ 4.471.312.318,00. Para atender à execução de projetos do Programa de Desenvolvimento Ferroviário, foram obtidos financiamentos no valor de US$ 551.301.410,00 em moeda estrangeira e Cr$ 1.525.630.965,00 em moeda nacional.*

*A Receita de Gestão totalizou Cr$ 2.476.519.000,00, maior em 26,9% do que a de 1974, que somou Cr$ 1.951.300.000,00 figurando o item mercadorias com o aumento de 49%. A Despesa de Gestão registrou um total de Cr$ 5.514.469.000,00, o que configura um deficit de Cr$ 3.037.950.000,00. Diversos fatores influíram para a formação deste deficit elevado, destacando-se:*

*a) a reavaliação do ativo imobilizado, que, corrigido monetariamente de forma integral no exercício, passou de Cr$ 6.326.106.829,78 em 1974 para Cr$ 36.311.244.770,31, provocando a evolução dos valores de depreciação de Cr$ 108.370.000,00 em 1974 para Cr$ 864.466.000,00 no exercício de 1975;*

*b) juros, diferenças cambiais e despesas de transferência decorrentes de financiamentos externos, contraídos para acelerar o processo de modernização do sistema ferroviário, pesaram no orçamento global da Empresa no montante de Cr$ 563.763.000,00;*

*c) a prestação de serviços de caráter social, no caso os subúrbios do Rio e São Paulo, teve que ser subsidiada em Cr$ 502.000.000,00;*

*d) da mesma forma, o subsídio para transporte de minério para exportação, no interesse da economia nacional, elevou-se a Cr$ 125.000.000,00;*

*e) manutenção de linhas antieconômicas, de interesse do Governo;*

*f) e, por último, reconhecimento global de direitos de empregados, seja em forma de reajustamentos isolados ou como decorrência de decisões judiciais que se vinham arrastando há vários anos, acarretou também aumento substancial de despesas.*

*A dedução de todas essas parcelas faz com que o deficit presumido da RFFSA seja reduzido para cerca de Cr$ 643.000.000,00.*

## SUBSIDIÁRIAS

### ENGEFER

*A Empresa de Engenharia Ferroviária S/A, ENGEFER, subsidiária criada para elaborar estudos e projetos, executar e fiscalizar empreendimentos ferroviários, prosseguiu realizando os principais programas que lhe foram atribuídos, como a construção da chamada "Ferrovia do Aço", no trecho Belo Horizonte-Itutinga-Volta Redonda, a construção do trecho da Serra da nova ligação Paranaguá-Curitiba e os lotes 3 e 4 do Anel Ferroviário de São Paulo.*

### AGEF

*Constituindo e operando o Sistema Nacional de Armazéns, em franca expansão, a Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários, AGEF, desenvolveu um apreciável trabalho no exercício, logrando resultado financeiro que atingiu um superavit de cerca de 19% em relação ao ano passado.*

## CONCLUSÃO

*A explanação e os dados relacionados demonstram o esforço para se acelerar o processo de revitalização empresarial e administrativa da RFFSA.*

*A implantação e modernização de seu equipamento, ao lado da melhoria do seu sistema de operações e comercialização, pela sua complexidade e dimensão, é tarefa a continuar a ser perseguida pela atual administração, que busca, a médio e longo prazo, adequar o sitema ferroviário às necessidades do processo de desenvolvimento do País.*

*Para alcançar tais objetivos, a Empresa tem contado com a colaboração e capacidade profissional do seu pessoal, ao qual tem procurado motivar e incentivar, buscando nele reacender o tradicional espírito ferroviário.*

*Rio de Janeiro, 27 de fevereiro de 1976*

**Presidente**

STANLEY FORTES BAPTISTA

**Diretores**

ALVARO GOMES BARBOSA

ANTONIO GERALDO S. BERFORD

CARLOS ALOYSIO WEBER

DOMINGOS DARÉ

GERALDO JOSÉ DE OLIVEIRA

JOSÉ HIMÉRIO DA SILVA OLIVEIRA

MAURO ROLF F. KNUDSEN

NAPOLEÃO GORETTI

RENÊ FERNANDES SCHOPPA

## GENERALIDADES

Vencendo um ano difícil, marcado por condições climáticas desfavoráveis e por outras dificuldades de natureza conjuntural, que afetaram sensivelmente as atividades produtivas básicas, o aumento de 7% no transporte e de 10% na produtividade em relação a 1974 pode ser apontado como um resultado expressivo. O movimento da RFFSA totalizou 19.861 milhões de toneladas quilômetro contra 18.268 milhões do ano precedente. Influiu nesse aumento de transporte a apreciável extensão de via permanente remodelada, ao lado do melhor aproveitamento do material rodante e de tração e da ação comercial desenvolvida junto a tradicionais e novos clientes.

## LOCOMOTIVAS E VAGÕES

Dando continuidade ao programa de modernização de seu parque de tração e material rodante, a RFFSA incorporou ao tráfego 111 locomotivas e 3.092 vagões de diversos tipos, com a baixa de 11 locomotivas e 1.658 vagões, enquanto prosseguiu na execução do plano de remanejamento do equipamento existente, em razão das tendências de transporte e com vistas ao melhor aproveitamento da frota.

Com idêntico objetivo, a RFFSA encomendou 200 vagões especiais do tipo "Hopper"—tanque para o transporte de fertilizantes, 200 plataformas para transporte de bobinas e 180 gôndolas para carvão mineral.

## PÁTIOS E TERMINAIS

O programa de investimentos para a melhoria geral de pátio e terminais, elaborado com base nos recursos previstos no Programa de Desenvolvimento Ferroviário 1975/79, teve sua implementação iniciada em abril com a aquisição dos primeiros equipamentos e execução das obras de melhoramentos nas Regionais Centro, Centro-Sul e Sul.

A construção de pátios de acessos aos terminais de combustíveis líquidos tem sido acelerada, objetivando tanto a maior utilização do transporte ferroviário como seu ajustamento à política governamental de economia de petróleo. No Paraná está prevista a conclusão do pátio de Araucária para 1976, que, interligado ao terminal de combustíveis líquidos, permitirá o carregamento de cerca de 8 milhões de litros de combustíveis líquidos por dia.

## ESTAÇÕES

No correr do ano, 21 estações foram transformadas em paradas, 4 em postos telegráficos e 5 reabertas. A alteração decorreu, na maioria dos casos, dos inexpressivos serviços prestados e de sua pouca importância para a operação dos trens.

## NOVOS TRECHOS

Em novembro foram abertos ao tráfego 540 km de novas linhas, sendo 331 da ligação Ponta Grossa-Apucarana e 209 da ligação Ponta Grossa-Itapeva, ambos incorporados à operação da 11a. Divisão-Paraná-Santa Catarina.

Em 1975, foi concluída a erradicação de 582 km de linhas e suspenso o tráfego em 173 km.

## COMERCIALIZAÇÃO

Para atender a seus clientes tradicionais e atrair novos, a RFFSA intensificou as atividades destinadas ao desenvolvimento do transporte intermodal, já tendo obtido resultados práticos e promissores que encorajam o prosseguimento de medidas com esse objetivo.

Um deles é o transporte regular de "containers" de 20 e 40 pés de Uruguaiana a São Paulo (procedentes da Argentina) em trens unitários de 20 vagões. A marca alcançada de 160 unidades nos dois sentidos indica que o movimento deverá crescer bastante em 1976.

Nos trechos Santos-São Paulo e Cruzeiro-Rio, foram transportados, respectivamente, 353 e 160 "containers" de 20 pés, nos dois sentidos.

A RFFSA ampliou o transporte de automóveis zero km, das fábricas de São Paulo para o mercado do Rio, tendo movimentado 23.418 unidade de diversos tipos.

## TARIFAS

A partir de 1º de julho, foram reajustados em 25% os tetos das tarifas gerais da RFFSA, objetivando colocá-las mais próximas dos custos operacionais. Por orientação superior, as dos trens suburbanos limitaram-se a um aumento de 20%, passando de Cr$0,50 a Cr$0,60 na área do Grande Rio e da Grande São Paulo, enquanto na 9a. Divisão Operacional-Santos a Jundiaí a passagem que custava Cr$ 0,60, foi majorada para Cr$ 0,70, vigorando tais aumentos a partir de janeiro de 1975.

Com base em autorização do Conselho Interministerial de Preços, a RFFSA iniciou em setembro a adoção de novo sistema tarifário para despachos de pequenas expedições, bagagens, encomendas e valores, com vistas a corrigir distorções na aplicação do frete a mercadorias de baixo peso específico.

Inúmeros ajustes de transporte foram efetivados, com menção especial aos que atendem às fábricas de cimento, usinas de sal, Comissão de Financiamento da Produção, COSIPA e outras usinas siderúrgicas. Tal medida tem proporcionado resultados positivos à Empresa, assegurando substancial quantidade de mercadorias a transportar, pois oferece aos usuários o atrativo de reduções percentuais nas tarifas vigentes.

## RESULTADOS OPERACIONAIS

O minério de ferro continua sendo a principal carga transportada da RFFSA, representando 49,5% do transporte global e registrando um aumento de 29% em relação ao montante de 1974. O cimento, os derivados de petróleo e produtos siderúrgicos ocuparam respectivamente o 2º, 3º e 4º lugares na pauta de mercadorias, registrando-se ligeiro aumento para o cimento e pequena redução para os dois outros itens em relação à participação obtida em 1974.

Com participação menor, porém ainda significativa, seguem-se na escala a soja, com 3,7% do total, o trigo com 3,5%, as forragens com 3,4%, os adubos com 2,4%, os calcários com 2,0% e o carvão mineral com 1,7%.

Todas as cargas acima relacionadas representam 85,3% do transporte geral da RFFSA.

O transporte de passageiros totalizou um movimento de 243 milhões de passageiros, sendo 216 milhões no serviço de subúrbios e 27 milhões no de passageiros de longo curso.

A evolução do transporte de mercadorias nos diferentes Sistemas Regionais, comparada com 1974, é apresentada no quadro abaixo, em milhões de tkm:

$10^6$ tkm

| SISTEMAS REGIONAIS | 1974 | 1975 | VARIAÇÃO % |
|---|---|---|---|
| NORDESTE | 1.062 | 996 | – 6,2 |
| CENTRO | 11.643 | 13.914 | + 19,5 |
| CENTRO-SUL | 1.211 | 1.133 | – 6,4 |
| SUL | 4.202 | 3.689 | – 12,2 |
| **RFFSA** | **18.118** | **19.732** | **+ 8,9** |

A participação de cada Sistema Regional no transporte de mercadorias está indicada a seguir:

**ANO DE 1975**

| | |
|---|---|
| NORDESTE | 5,0 % |
| CENTRO | 70,5 % |
| CENTRO-SUL | 5,7 % |
| SUL | 18,8 % |
| **RFFSA** | **100,0 %** |

Apresenta-se, a seguir, a participação percentual, por espécie de mercadoria, nos diferentes Sistemas Regionais:

NORDESTE – 1975

| MERCADORIAS | $10^6$ tkm | % |
|---|---|---|
| 1. Derivados de petróleo | 142 | 14,3 |
| 2. Cimento | 127 | 12,8 |
| 3. Açúcar | 126 | 12,7 |
| 4. Gesso | 113 | 11,3 |
| 5. Sal | 99 | 9,9 |
| 6. Minérios diversos | 58 | 5,8 |
| 7. Minério de manganês | 54 | 5,4 |
| 8. Magnesita | 53 | 5,3 |
| 9. Uréia | 34 | 3,4 |
| 10. Forragens | 10 | 1,0 |
| 11. Outras | 180 | 18,1 |
| **Total** | **996** | **100,0** |

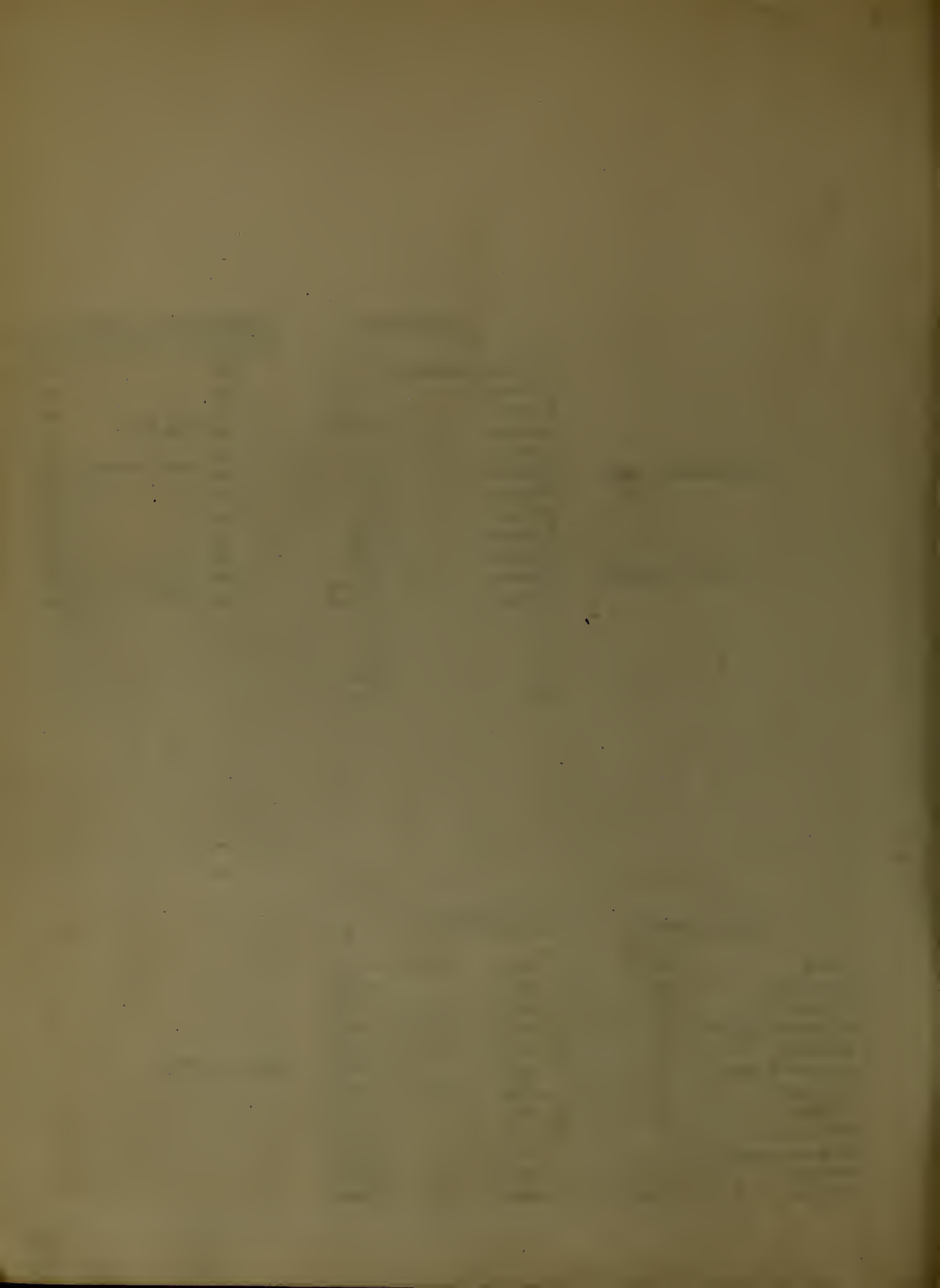
CENTRO – 1975

| MERCADORIAS | $10^6$ tkm | % |
|---|---|---|
| 1. Minério de ferro | 9.708 | 69,8 |
| 2. Cimento | 1.299 | 9,3 |
| 3. Ferro e aço | 536 | 3,9 |
| 4. Derivados de petróleo | 505 | 3,6 |
| 5. Calcário | 358 | 2,6 |
| 6. Ferro Gusa | 239 | 1,7 |
| 7. Carvão mineral | 173 | 1,2 |
| 8. Trigo | 154 | 1,1 |
| 9. Gesso | 94 | 0,7 |
| 10. Açúcar | 77 | 0,6 |
| 11. Outras | 771 | 5,5 |
| **Total** | **13.914** | **100,0** |

## CENTRO-SUL – 1975

| MERCADORIAS | $10^6$ tkm | % |
|---|---|---|
| 1. Derivados de petróleo | 220 | 19,4 |
| 2. Clínquer | 158 | 13,9 |
| 3. Cimento | 91 | 8,0 |
| 4. Açúcar | 83 | 7,3 |
| 5. Minério de ferro | 61 | 5,4 |
| 6. Calcário | 46 | 4,1 |
| 7. Madeiras | 41 | 3,6 |
| 8. Trigo | 34 | 3,0 |
| 9. Algodão | 29 | 2,6 |
| 10. Carnes | 24 | 2,1 |
| 11. Outras | 346 | 30,6 |
| **Total** | **1.133** | **100,0** |

## SUL – 1975

| MERCADORIAS | $10^6$ tkm | % |
|---|---|---|
| 1. Soja | 725 | 19,7 |
| 2. Forragens | 666 | 18,1 |
| 3. Trigo | 503 | 13,6 |
| 4. Derivados de petróleo | 479 | 13,0 |
| 5. Adubos | 473 | 12,8 |
| 6. Carvão Mineral | 155 | 4,2 |
| 7. Cimento | 132 | 3,6 |
| 8. Lenha | 84 | 2,3 |
| 9. Madeiras | 75 | 2,0 |
| 10. Papel e papelão | 57 | 1,5 |
| 11. Outras | 340 | 9,2 |
| **Total** | **3.689** | **100,0** |

## GENERALIDADES

A RFFSA aplicou em 1975 um total de Cr$ 3.465.000.000,00 mais 43% do investido em 1974 — visando ao aumento da sua capacidade e operosidade funcional através da execução de um programa de melhoria de linhas e traçados, eletrificação, construção de obras-de-arte correntes e especiais, ampliação de pátios e terminais, instalação, ampliação e melhoria de sistemas de sinalização, comunicações, telecomunicações, a fim de atender à crescente demanda de transporte e adequar-se à expansão econômica do País.

Os resultados gerais obtidos em 1975 foram:

| | | |
|---|---|---|
| Extensão remodelada — | 1.800 | km |
| Assentamento de lastro — | 1.602.000 | $m^3$ |
| Assentamento de dormentes — | 1.980.000 | unidades |
| Aplicação de trilhos — | 963 | km |
| Solda aluminotérmica — | 91.100 | unidades |

Os principais trabalhos realizados na via permanente são abordados a seguir:

## RAMAL RIO-SÃO PAULO

Várias obras foram executadas e outras se encontram em andamento ou em fase de definição nessa importante ligação ferroviária, com o objetivo de melhorar as condições técnicas da via

permanente, eliminar as passagens de nível, implantar os sistemas CTC e ATC, adequar os pátios e melhorar as instalações.

No trecho Barra do Piraí-Manoel Feio, com 332 km, prossegue a remodelação da via permanente com obras de infra e superestrutura, drenagem e estabilização de cortes e aterros, estando em fase de estudo a instalação de Controle Centralizado de Tráfego em 299 km. Foi remodelada uma extensão de 30 km.

De Manoel Feio a Engº São Paulo prossegue a construção da 3a. linha com 29 km de extensão, estando já concluídos 26 km de infra-estrutura e em ritmo acelerado os trabalhos de construção de passagens superiores e inferiores no ramal.

## LINHA DE MINÉRIO JAPERI-ARARÁ

Já em tráfego desde 1974, essa linha de 58 km de extensão, destinada exclusivamente ao transporte de minério, liberou o serviço suburbano do Grande Rio das interferências dos trens de carga do interior que demandam ao porto do Rio de Janeiro. Em 1975, a RFFSA concluiu as obras de sinalização da linha e 90% das obras de comunicação.

## VARIANTE ENGº BLEY-CURITIBA

A RFFSA já concluiu a infra-estrutura dessa ligação, integrante do Corredor de Exportação de Paranaguá. Com 68,3 km, interliga o Tronco Sul às linhas que demandam àquele porto, diminuindo o percurso em 12 km, possibilitando o aumento da velocidade dos trens de 36 para 120 km/h e triplicando a capacidade de tração no trecho. Os serviços de superestrutura já atingiram quase 70% do projetado para 1975.

## VARIANTE ARAGUARI-PIRES DO RIO

O 2º Batalhão Ferroviário, encarregado da construção da obra, adiantou bastante os trabalhos desta variante em 1975, tendo atingido mais da metade dos serviços de infra-estrutura e já iniciado em alguns segmentos a superestrutura.

## VARIANTE DE CRICIÚMA

Situada entre os km 102 e 113 da linha tronco da 12a. Divisão Operacional-Teresa Cristina do Sistema Regional Sul, em Santa Catarina, já foi entregue ao tráfego com total segurança, tendo a construção sido concluída pela ECEX.

## LIGAÇÃO ROCA SALES–PASSO FUNDO

Com a terraplenagem concluída, a metade das obras-de-arte correntes executadas, as pontes e viadutos com 77% e os túneis com 34% do projetado, a ligação teve em 1975 iniciados os serviços de superestrutura. As obras estão a cargo do 1º Batalhão Ferroviário, através de contrato celebrado entre a Diretoria de Obras de Cooperação e a RFFSA.

## CORREDORES DE EXPORTAÇÃO

– Corredor de Vitória
Compreende os serviços que estão sendo executados nas linhas da 5a. Divisão Operacional-Centro Oeste, abrangendo a ligação Costa

Lacerda-Belo Horizonte-Goiandira. Foram remodelados no trecho Belo Horizonte-Costa Lacerda cerca de 50 km, com o assentamento de 14 mil dormentes e 33 km de trilhos com soldagem de alumínio, e 160 km no trecho Belo Horizonte-Goiandira (100% do programado).

- Corredor de Paranaguá
  Já foi remodelada a extensão de 68 km (69% do programado), tendo sido empregados 34 km de trilhos e 42.355 dormentes e executadas 2.230 soldas aluminotérmicas.

- Corredor de Rio Grande
  - Trecho Santa Maria-Cacequi
    Foram aplicados trilhos em 20 km de linhas e remodelada uma extensão de 51 km, o que corresponde a 73% dos serviços previstos.
  - Trecho Santa Maria-Cruz Alta
    Praticamente concluída a remodelação, abrangendo a extensão de 48 km, com assentamento de 42.700 m$^3$ de lastro e 44 mil dormentes.
  - Trecho Cacequi-Tiaraju
    Remodelada a extensão de 26 km, ou seja, 89% do programado, com os serviços de lastro e aplicação de dormentes quase concluídos.
  - Trecho Hulha Negra-Herval
    Bem adiantados os serviços de assentamento de lastro, dormentes e trilhos, estes atingindo uma extensão de 37 km, ou seja, 62% do programado.
  - Trecho Pelotas-Rio Grande
    Já foram remodelados 42 km, equivalentes a 77% dos serviços.
  - Trecho Dilermando Aguiar-Santiago
    Quase concluída a remodelação.

- Trecho Santiago-São Luiz Gonzaga
  Os 68 km remodelados representam 61% dos serviços de linha programados.

- Trecho Santiago-São Borja
  Praticamente concluída a remodelação, abrangendo serviços em 56 km de linha.

- Variantes da Linha Cacequi-Rio Grande
  Quatro variantes estão sendo construídas neste trecho importante para a malha que converge para o Corredor de Rio Grande. Acham-se concluídos 52 km (95% do projetado) da variante Rio Salso-São Sebastião, enquanto as demais — Tiaraju-Rio Salso, São Sebastião-Hulha Negra e Herval-Pedro Osório têm bem adiantados os serviços de infra-estrutura, não tendo sido ainda iniciadas as obras de superestrutura.

## RAMAL DE ACESSO À MARGEM ESQUERDA DO PORTO DE SANTOS E RECONSTRUÇÃO E AMPLIAÇÃO DE DESVIOS NO PÁTIO DE SANTOS

Foram iniciados em 1975 os serviços de infra-estrutura do ramal e da construção de ponte metálica sobre o canal de Bertioga. Já se acham concluídas a reconstrução e ampliação de desvios no pátio de Santos.

### NOVA LINHA CURITIBA–PARANAGUÁ

A RFFSA realizou mais da metade dos serviços de infra-estrutura do novo traçado entre Curitiba e Paranaguá, localizados no Planalto e Litoral. A superestrutura não foi ainda iniciada. Ainda em análise o projeto final de engenharia para o trecho da Serra.

### ACESSOS FERROVIÁRIOS

A RFFSA executou metade dos serviços de infra-estrutura do acesso ferroviário ao terminal graneleiro da AGEF, no pátio de Iguaçu; concluiu o terminal graneleiro da Ciagran e 98% da infra-estrutura do acesso ao terminal de combustíveis líquidos de Araucária, próximo a Curitiba, achando-se já em execução os serviços de superestrutura.

### SUBÚRBIOS DO GRANDE RIO

Os serviços de remodelação das linhas dos Subúrbios do Grande Rio, constantes do Plano de Emergência, atingiram a extensão de 136 km de linhas totalmente renovadas, com o assentamento de 124.000 m3 de lastro, 94.000 dormentes e 42 km de trilhos novos e soldados.

### OUTROS

Acham-se igualmente adiantados os serviços de construção do acesso ao porto de Itaqui, do terminal de combustíveis líquidos de Teresina e do porto de Aratu. A RFFSA iniciou os serviços de infra-estrutura do pátio de Arará e já realizou 79% das obras do pátio da estação de Brasília.

### ELETROTÉCNICA

A RFFSA implantou novo sistema de tração na Serra do Mar, construiu a rede aérea para eletrificação da 2a. linha entre Campo Grande-Mauá, em área da Grande São Paulo, instalou cabina de rota na estação de Roosevelt (SP), e o sistema de ATC entre Roosevelt e Mogi das Cruzes, bem como concluiu a reforma da rede aérea entre estas duas estações. Implantou, também, ATC entre Campo Grande e Jundiaí, adquiriu veículos UNIMOG para manutenção da rede aérea de tração, concluiu o projeto de eletrificação da 12a. Divisão e o de implantação do CTC entre Rio e São Paulo.

Nos subúrbios do Grande Rio, eletrificou as linhas 5 e 6 entre D. Pedro II e São Cristóvão, instalou retificadores de silício nas estações, concluiu o CTC na Linha Auxiliar e no trecho Deodoro-Bangu e completou melhorias de sinalização entre D. Pedro II e Deodoro.

Na área de Planejamento, prosseguiram os estudos, apreciações, análises, visitas de inspeção, etc, tendo em vista a avaliação dos resultados alcançados e do desenvolvimento das medidas em execução, a fim de possibilitar melhor adequação entre orçamento e programas.

O Plano de Desenvolvimento Ferroviário, baseado no II PND, sofreu alguns reajustes em conseqüência de situações novas, não afetando, entretanto, a execução dos principais programas.

A atividade dos Grupos de Acompanhamento e Fiscalização, bastante dinamizada, vem proporcionando um melhor inter-relacionamento entre a RFFSA e as consultoras encarregadas de projetos ou estudos, permitindo, assim, com maior rapidez, a solução de problemas.

No campo de Projetos e Estudos, a situação em 1975 pode ser apreciada a seguir.

Concluídos em 1975

| ITEM | PROJETO/ESTUDO | km |
|---|---|---|
| 1 | Projeto Final de Engenharia do Ramal de Cantagalo | 65 |
| 2 | Projeto Final de Engenharia da Nova ligação Curitiba-Paranaguá | 120 |
| 3 | Projeto Final de Engenharia da Variante Itaúna-Azurita | 20 |
| 4 | Projeto Final de Engenharia da Asa Sul do Anel Ferroviário de São Paulo | 60 |
| 5 | Projeto Final de Engenharia da Ligação Engº Bley-Engº Gutierrez | 100 |
| 6 | Projeto Final de Engenharia do Ramal de Arcos | 10 |
| 7 | Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica da Nova Ligação Japeri-Barra do Piraí | 68 |
| 8 | Projeto Final de Engenharia da Ligação Cascavel-Foz do Iguaçu | 147 |
| 9 | Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica do Sistema mais adequado de transporte para o Terminal Açucareiro de Maceió | – |
| 10 | Variante Barra do Piraí-Jeceaba | 300 |
| 11 | Projeto Final de Engenharia da Variante Iaçu-Mapele | 230 |
| 12 | Projeto Final de Engenharia da Ligação Engº Gutierrez-Guarapuava | 100 |

Em andamento em 31.12.75

| ITEM | PROJETO/ESTUDO | km |
|---|---|---|
| 1 | Projeto Final de Engenharia da Variante Santo-Eduardo Vitória | 200 |
| 2 | Projeto Final de Engenharia da Ligação Guarapuava-Cascavel | 240 |
| 3 | Estudo Técnico-Econômico de Linhas e Serviços Antieconômicos do Sistema Regional Sul | — |
| 4 | Estudo Técnico-Econômico de Linhas e Serviços Antieconômicos do Sistema Regional Nordeste | — |
| 5 | Projeto Final de Engenharia da Variante Ponte Nova-Visconde do Rio Branco | 100 |
| 6 | Projeto Final de Engenharia da Variante Ipatinga-Capitão Martins-Ponte Nova | 150 |
| 7 | Projeto Final de Engenharia da Ligação Cianorte-Umuarama | 90 |
| 8 | Projeto Final de Engenharia da Ligação Corvo-Estrela | 13 |

## RAMAIS ANTIECONÔMICOS

No que diz respeito ao Programa de Erradicação de Ramais Antieconômicos, os estudos tiveram prosseguimento no decorrer de 1975, podendo a situação em 31.12.75 ser mostrada a seguir:

Tráfego suspenso
Três Rios-Ligação, da 7a. Divisão Operacional-Leopoldina, com 173 km.

Erradicação concluída
Tiveram erradicação concluída 582 km de linha correspondentes aos trechos:

Da 4a. Divisão Operacional-Leste:
Queimadinhos-Itaité, com 34 km

Santo Antônio de Jesus-São Roque, com 64 km

Conceição da Feira-Feira de Santana, com 32 km

Da 6a. Divisão Operacional-Central:
Bento Ribeiro-Campo dos Afonsos, com 5 km

Da 7a. Divisão Operacional-Leopoldina:
Ponte Nova-Dom Silvério, com 64 km

Furtado de Campos-Juiz de Fora, com 67 km

Itaperuna-Porciúncula, com 40 km

Cândido Froes-Patrocínio do Muriaé, com 36 km

Carangola-Manhuaçu, com 118 km

Da 11a. Divisão Operacional-Paraná-Santa Catarina:
Venceslau Brás-Lisímaco Costa, com 117 km

Da 13a. Divisão Operacional-Rio Grande do Sul:
Xisto Pereira-Itaqui, com 5 km

Erradicação em processamento
Encontram-se em processamento de erradicação 663 km de linha, sendo 266 no Sistema Regional Nordeste, 337 no Sistema Regional Centro e 60 no Sistema Regional Sul.

## PLANO DIRETOR DE INFORMÁTICA

Contando agora com uma rede de 7 (sete) computadores IBM/3, instalados nas sedes dos Sistemas Regionais e na Administração Geral, a RFFSA deverá desencadear em breve um processo de ativação dos seus diversos Centros de Processamento de Dados, visando à implantação de um sistema gerencial de Informações, Processamento e Resultados padronizados.

A metodologia a ser adotada, constante do Plano Diretor de Informática, será a de constituição de Grupos de Trabalho, compostos de servidores das diversas áreas de atividade com o objetivo de estabelecer rotinas e a implantação do processamento em computador.

Como primeiro passo, serão formados GTs das áreas de atividade administrativa, abrangendo Pessoal, Material, Receita, Contabilidade, Acompanhamento Orçamentário e Patrimônio, partindo-se, em seguida, para as áreas operacionais e técnicas.

## FINANÇAS

### CAPITAL SOCIAL

Por deliberação da Assembléia dos Acionistas em 15-12-1975, o Capital Social da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima foi elevado de Cr$ 3.156.665.746,00 para Cr$ 4.471.312.318,00, na forma das disposições legais, havendo um aumento de Cr$ 1.314.646.572,00, passando o novo valor a ter a seguinte distribuição:

| DISCRIMINAÇÃO | AÇÕES | | | |
|---|---|---|---|---|
| | TIPO | QUANTIDADE | % SOBRE O TOTAL | VALOR Cr$ |
| União Federal | Ord. | 4.294.874.104 | 96,05 | 4.294.874.104,00 |
| Estados | Pref. | 139.892.571 | 3,13 | 139.892.571,00 |
| Municípios | Pref. | 35.286.094 | 0,79 | 35.286.094,00 |
| Banco Desenvolv. Estado do Espírito Santo | Pref. | 1.259.549 | 0,03 | 1.259.549,00 |
| TOTAL | | 4.471.312.318 | 100,00 | 4.471.312.318,00 |

Para o aumento do Capital Social, a Empresa contou com os seguintes recursos recebidos no exercício de 1975:

| | | |
|---|---|---|
| — cota-parte do Imposto Único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e gasosos . . . . . | Cr$ | 533.982.456,66 |
| — orçamento da União Federal . . . . . . . . . . . | Cr$ | 587.766.000,00 |
| — reservas diversas . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | Cr$ | 99.486.682,40 |
| — conta de Lucros e Perdas (saldo credor) . . . | Cr$ | 11.115.200,89 |
| — recursos especiais para investimentos ferroviários . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | Cr$ | 82.296.231,73 |
| — resíduo pendente de 1974 . . . . . . . . . . . | Cr$ | 0,33 |
| — resíduo pendente . . . . . . . . . . . . . . . . . . | Cr$ | (0,01) |
| Total | Cr$ | 1.314.646.572,00 |

### FUNDOS E PROVISÕES

Os Fundos e Provisões de diversas origens e destinação específica totalizaram, no exercício de 1975, Cr$ 4.042.481.560,94, assim discriminados:

| NOMENCLATURA | | VALOR |
|---|---|---|
| Fundo de Depreciação . . . . . . . . . . . . . . . . | Cr$ | 1.390.016.371,44 |
| Recursos Especiais para Investimentos . . . . . . | Cr$ | 26.724.519,53 |
| Fundos Constituídos com Recursos Externos . . | Cr$ | 2.335.641.121,58 |
| Fundos Constituídos com Recursos Próprios . . | Cr$ | 277.472.877,15 |
| Provisões Diversas . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | Cr$ | 12.626.671,24 |
| Total . . . . . . . . . . . . . . . | Cr$ | 4.042.481.560,94 |

## FINANCIAMENTOS

Durante o exercício de 1975, foram obtidos pela RFFSA os seguintes financiamentos:

Em Moeda Estrangeira

| | US$ | Cr$ |
|---|---|---|
| Banco do Brasil S.A. | 277,360,400.00 | 2.364.947.513,00 |
| Chase Manhatan Bank | 84,274,340.00 | 718.017.376,80 |
| Eximbank - Cred 5730 | 14,666,670.00 | 122.613.361,20 |
| BIRD-Empr. 1.074 —BR | 175,000,000.00 | 1.449.875.000,00 |
| SOMA | 551,301,410.00 | 4.655.453.251,00 |

Em Moeda Nacional

Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico

— 4 contratos no valor de Cr$ 1.525.630.965,00

Em 1975 foram efetuados os seguintes pagamentos (amortização mais juros ou encargos) referentes às parcelas vencidas no exercício:

- Correspondentes a financiamentos no exterior Cr$ 464.731.099,18
- Correspondentes a financiamentos internos Cr$ 297.881.762,48

A posição dos saldos devedores, em 31-12-75, dos contratos em vigor é a seguinte:

- Correspondentes a financiamentos no exterior Cr$ 5.839.590.017,19
- Correspondentes a financiamentos internos Cr$ 3.426.548.189,67

## MOVIMENTO FINANCEIRO DA ADMINISTRAÇÃO GERAL

No exercício de 1975, a Administração Geral movimentou recursos financeiros de Custeio e Capital, que se elevaram, respectivamente, a 2,5 bilhões e 5,4 bilhões.

| RECEBIMENTOS (Cr$) | | DISPÊNDIOS (Cr$) | |
|---|---|---|---|
| Custeio | | Custeio | |
| Da União | 2.242.716.500 | Suprimento às Regionais | 1.868.985.000 |
| Próprios | 234.293.547 | | |
| De Terceiros | 91.106.156 | Outros | 1.094.102.512 |
| Total | 2.568.116.203 | Total | 2.963.087.512 |
| Capital | | Capital | |
| Da União | 1.716.607.688 | Suprimento às Regionais | 1.163.350.000 |
| Próprios | 422.104 | Por conta das Regionais | 444.373.505 |
| De Terceiros | 3.758.407.734 | Por conta da AG | 3.808.971.729 |
| Total | 5.475.437.526 | Total | 5.416.695.234 |

Resumo Geral

| | Cr$ |
|---|---|
| Disponibilidade em 01-01-75 .................... | 389.451.941 |
| Total dos recebimentos (Custeio + Capital) ........... | 8.043.553.731 |
| Disponibilidade no exercício ...................... | 8.433.005.672 |
| Total dos dispêndios (Custeio + Capital) ............. | 8.379.782.747 |
| Disponibilidade em 31-12-75 .................... | 53.222.925 |

## ENCARGOS DA UNIÃO

A subvenção recebida do Governo Federal, em 1975, foi de Cr$ 2.137.388.345,44 para cobertura de uma necessidade de Cr$ 3.137.462,352,67, ocorrendo para o exercício uma insuficiência de Cr$ 1.000.074.007,23.

## INVESTIMENTOS

A Empresa, no transcurso do exercício, aplicou 6,942 bilhões de cruzeiros distribuídos pelos seguintes grandes itens:

| | |
|---|---|
| Via Permanente, edifícios e instalações .................... | 3,496 |
| Equipamentos de transporte — aquisições .................. | 2,639 |
| Equipamentos de transporte — construções e reconstruções ...... | 0,234 |
| Equipamentos, máquinas e ferramentas .................... | 0,170 |
| Outros investimentos ................................ | 0,403 |
| Total ................. | 6,942 |

## RESULTADO ECONÔMICO-FINANCEIRO

### Receitas de Gestão

No decorrer de 1975, a Receita de Gestão totalizou MCr$ 2.476.519, ou seja, cerca de meio bilhão acima da Receita realizada em 1974, conforme discriminação ao lado:

$Cr\$10^6$

| DISCRIMINAÇÃO | 1974 | 1975 | VARIAÇÃO | |
|---|---|---|---|---|
| | | | ABSOLUTA | % |
| Receita dos Transportes | 1.713,4 | 2.163,5 | + 450,1 | + 26,2 |
| Receitas Acessórias dos Transportes | 22,7 | 39,1 | + 16,4 | + 72,3 |
| Receitas Diversas | 215,3 | 273,9 | + 58,6 | + 27,2 |
| RECEITA | 1.951,4 | 2.476,5 | + 525,1 | + 26,9 |

Os principais componentes da Receita podem ser demonstrados como se segue:

Cr$ $10^6$

| DISCRIMINAÇÃO | 1974 | 1975 | VARIAÇÃO | |
|---|---|---|---|---|
| | | | ABSOLUTA | % |
| SISTEMAS REGIONAIS | 1.806,8 | 2.460,5 | + 653,7 | + 36,2 |
| Mercadorias | 1.195,3 | 1.785,0 | + 589,7 | + 49,3 |
| Passageiros | 216,4 | 270,3 | + 53,9 | + 24,9 |
| Normalização Contábil | 159,7 | 99,4 | – 60,3 | – 37,8 |
| Oleoduto | 47,2 | – | – 47,2 | – |
| Diversas | 188,2 | 305,8 | + 117,6 | + 62,5 |
| ADMINISTRAÇÃO GERAL | 144,6 | 16,0 | – 128,6 | – 88,9 |
| Receitas Diversas | 5,7 | 15,9 | + 10,2 | + 178,9 |
| Normalização Contábil | 138,9 | 0,1 | – 138,8 | – 99,9 |
| RECEITA | 1.951,4 | 2.476,5 | + 525,1 | + 26,9 |

**Despesa de Gestão**

Em 1975, a Despesa de Gestão totalizou MCr$ 5.514.469, superior em MCr$ 2.615 milhões à de 1974, conforme discriminado abaixo:

Cr$ $10^6$

| DISCRIMINAÇÃO | 1974 | 1975 | VARIAÇÃO | |
|---|---|---|---|---|
| | | | ABSOLUTA | % |
| Direção Administrativa | 412,5 | 595,6 | + 183,1 | + 44,4 |
| Despesas Gerais | 29,3 | 596,9 | + 567,6 | + 1.937,2 |
| Conservação e Manutenção | 1.240,7 | 2.426,9 | + 1.186,2 | + 95,6 |
| Despesas de Operação | 958,0 | 1.344,2 | + 386,2 | + 40,3 |
| Despesas estranhas aos transportes | 152,8 | 140,8 | – 12,0 | – 7,8 |
| Subtotal | 2.793,3 | 5.104,4 | + 2.311,1 | + 82,7 |
| Despesas a repartir | 106,0 | 410,0 | + 304,0 | + 286,8 |
| DESPESA | 2.899,3 | 5.514,4 | + 2.615,1 | + 90,2 |

Observa-se que houve um substancial acréscimo no item "Despesas Gerais" e no "Conservação e Manutenção". No primeiro caso, decorreu principalmente da elevação das despesas financeiras de juros de financiamentos e diferenças de câmbio, no valor de Cr$ 462.946 e MCr$ 100.817 de despesas financeiras de transferência — IOF— que totalizaram MCr$ 563.763. No 2º caso, decorreu, principalmente, dos valores de depreciação que cresceram de MCr$ 108.370 para MCr$ 864.466 em 1975, em virtude da incidência das taxas sobre o Ativo Imobilizado, que foi corrigido monetariamente no exercício de 1975.

A composição da despesa, por elemento de custo, em confronto com a de 1974, é demonstrada abaixo:

Cr$ $10^6$

| DISCRIMINAÇÃO | 1974 | 1975 | VARIAÇÃO | |
|---|---|---|---|---|
| | | | ABSOLUTA | % |
| Pessoal | 1.637,5 | 2.330,5 | + 693,0 | + 42,3 |
| Material | 694,1 | 1.084,9 | + 390,8 | + 56,3 |
| Diversos | 600,2 | 2.158,1 | + 1.557,9 | + 259,6 |
| Repartidas | (32,5) | (59,1) | (26,6) | –(81,8) |
| DESPESA | 2.899,3 | 5.514,4 | + 2.615,1 | + 90,2 |

Levada em consideração a correção monetária, os valores de Receita, Despesa e Deficit apresentam o seguinte aspecto, em milhões de cruzeiros:

Cr$ $10^6$

| DISCRIMINAÇÃO | VALOR NOMINAL | | VALOR CORRIGIDO | |
|---|---|---|---|---|
| | 1974 | 1975 | 1974 | 1975 |
| Receita | 1.951,4 | 2.476,5 | 2.491,9 | 2.476,5 |
| Despesa | 2.899,3 | 5.514,4 | 3.702,4 | 5.514,4 |
| Deficit | 947,9 | 3.037,9 | 1.210,5 | 3.037,9 |
| Coeficiente de exploração | 1,49 | 2,23 | 1,49 | 2,23 |

## RESULTADOS DE GESTÃO DOS SISTEMAS REGIONAIS

| SISTEMAS REGIONAIS | ANOS | RECEITA | DESPESA | RESULTADO |
|---|---|---|---|---|
| Nordeste | 1974 | 152,7 | 400,9 | – 248,2 |
| | 1975 | 197,3 | 710,8 | – 513,5 |
| Centro | 1974 | 939,6 | 1.544,9 | – 605,3 |
| | 1975 | 1.234,0 | 2.573,2 | – 1.339,2 |
| Centro-Sul | 1974 | 384,9 | 375,9 | + 9,0 |
| | 1975 | 432,7 | 674,2 | – 241,5 |
| Sul | 1974 | 468,2 | 477,6 | – 9,4 |
| | 1975 | 596,3 | 844,5 | – 248,2 |

| DISCRIMINAÇÃO | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 |
|---|---|---|---|---|
| LIQUIDEZ (1) | | | | |
| a) – Imediata. | 0,26 | 0,25 | 1,01 | 0,15 |
| b) – Seco | 3,00 | 2,59 | 2,68 | 3,40 |
| c) – Corrente | 4,44 | 4,82 | 3,88 | 4,39 |
| COEFICIENTE DE EXPLORAÇÃO (2) | 1,66 | 1,57 | 1,49 | 2,23 |

(1) – Proporção sobre o exigível a curto prazo do: a) – disponível; b) – disponível acrescido do realizável a curto prazo deduzido o estoque; c) – disponível acrescido do realizável a curto prazo.
(2) – Proporção da despesa de gestão sobre a receita de gestão (D/R).

ÍNDICES ECONÔMICO-FINANCEIROS

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Examinando-se alguns itens principais do Balanço e comparando-os com os do exercício anterior, pode-se inferir uma trajetória firme, de acordo com os padrões modernos de administração.

O quadro a seguir mostra os resultados finais dois exercícios considerados indicando a variação constatada.

RESULTADOS

Cr$$10^6$

| DISCRIMINAÇÃO | 1974 | 1975 | VARIAÇÕES |
|---|---|---|---|
| Despesa | 2.899,3 | 5.514,4 | 2.615,1 |
| Receita | 1.951,4 | 2.476,5 | 525,1 |
| Prejuízo Gestorial | 947,9 | 3.037,9 | 2.090,0 |
| (menos) Depreciação | 108,4 | 864,4 | 756,0 |
| | 839,5 | 2.173,5 | 1.334,0 |
| (menos) Despesas Financeiras | 18,0 | 563,8 | 545,8 |
| | 821,5 | 1.609,7 | 788,2 |

Do quadro acima, algumas considerações são permissíveis:

1 – O deficit este ano está maior em Cr$ 2.090 milhões que o anterior e mesmo atribuindo-se uma taxa de 35% para a inflação do ano, ainda se mantém em torno de Cr$ 1.758 milhões;

2 – Muito contribuiu para o deficit a incidência das taxas de depreciação aplicada no exercício de 1975 sobre os valores corrigidos do Ativo Imobilizado, o que levou a depreciação a Cr$ 864 milhões, apresentando um substancial aumento de Cr$ 756 milhões em comparação ao ano de 1974 – Cr$ 108.4 milhões;

3 – As despesa financeiras, decorrentes de amortização de taxas diversas relativas aos contratos de financiamento mantidos pela Empresa, também no exercício de 1975, foram elevadas, concorrendo com Cr$ 563,8 milhões para o aumento do deficit verificado em 1975;

4 – Exame mais aprofundado poderá chegar aos fatores que originaram o deficit de MCr$ 1.609.7, sendo oportuno, entretanto, lembrar que as opções (decorrentes da nova legislação) de pessoal e ajuste determinados pela Administração Superior proporcionaram, em comparação com o exercício anterior, elevação nas rubricas de 13º Salário e Gratificação Adicional por Tempo de Serviço (Qüinqüênios) etc, os quais vieram afetar o aumento do deficit;

5 – No exercício de 1975 foram contabilizados Cr$ 99,5 milhões, a título de normalização contábil, computados Cr$ 22,8 milhões, correspondentes ao transporte suburbano. Na realidade o deficit neste transporte atingiu Cr$ 502,0 milhões, e o de outros transportes de interesse macroeconômico para o País, e não considerados, alcançou Cr$ 132,0 milhões. Portanto, o total a ser contabilizado como normalização contábil seria de Cr$704,6 milhões.

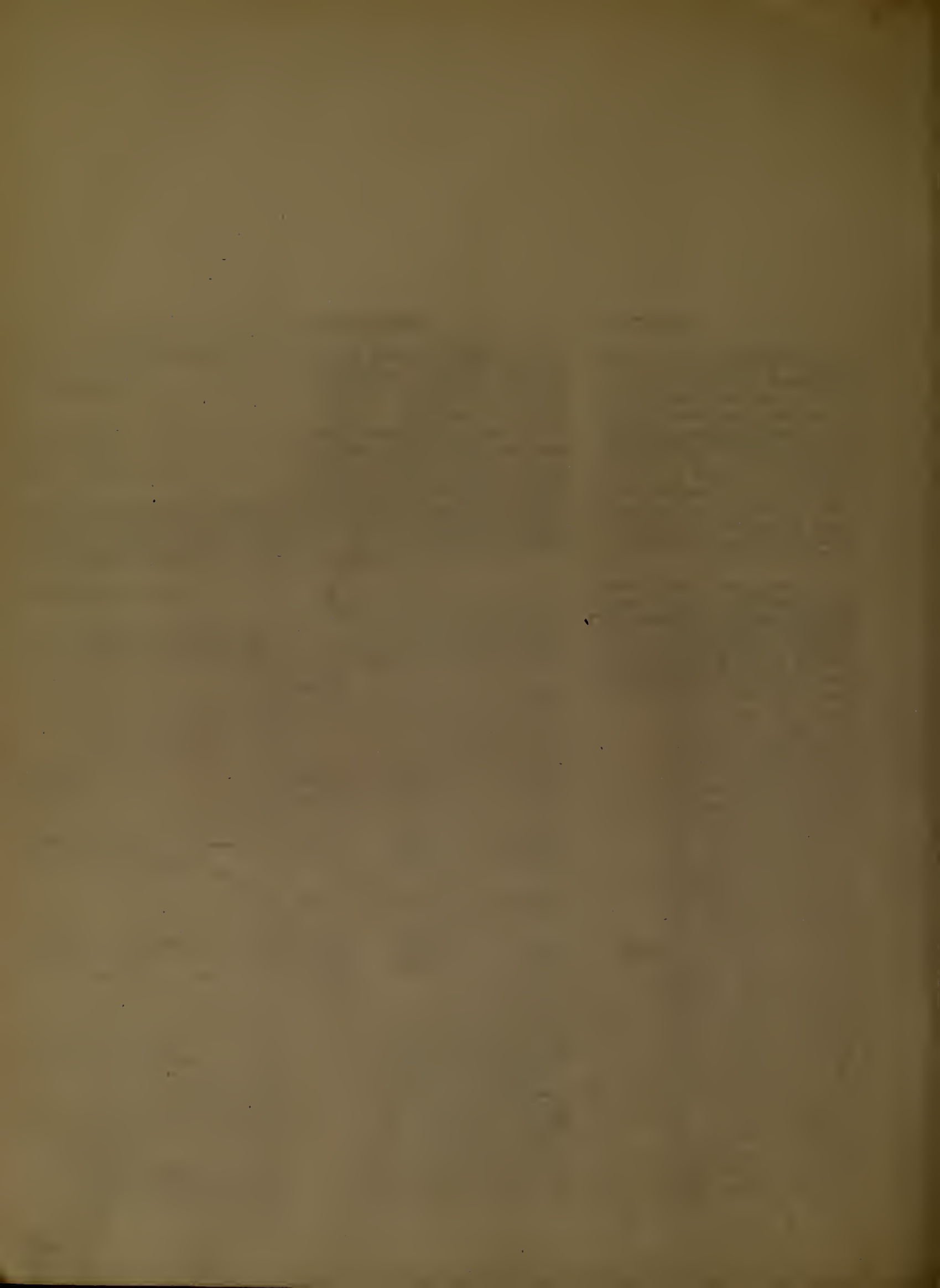
## MATERIAL

No decorrer de 1975, a Empresa prosseguiu na aquisição de máquinas e equipamentos destinados à via permanente, material metálico, material rodante e acessórios, tendo emitido Ordens de Compra (aquisições internas) no valor de MCr$ 1.811.142 contra MCr$ 818.020 em 1974 e Cartas de Encomenda (aquisição no exterior) no valor de MCr$ 30.552 contra MCr$ 59.555 em 1974; por motivo de atraso no fornecimento de materiais, foram aplicadas multas no montante de MCr$ 609 contra MCr$ 386 em 1974.

De acordo com o Plano de Emergência estabelecido pelo Governo Federal para atender à modernização dos subúrbios, foram realizadas concorrências públicas, nacionais e internacionais, visando à aquisição de material diversos, onde se destacam trens-unidade, vagões e trilhos.

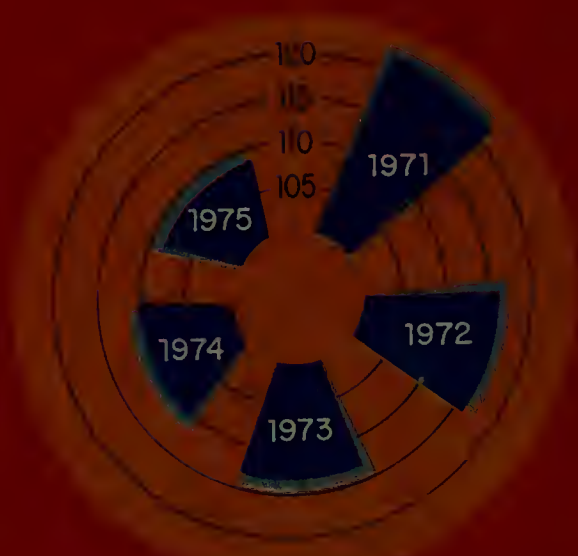
## PATRIMÔNIO

A conclusão dos estudos da área sobre a reavaliação do ativo imobilizado da Empresa, realizado pela primeira vez, possibilitará um aumento do capital social de cinco vezes o atual.

Prosseguem os trabalhos relacionados com o controle de aquisições e alienações de bens imóveis, inclusões e baixas de bens patrimoniais, onde se destacam os relativos à incorporação ao patrimônio da Empresa dos bens pertencentes ao extinto Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

# pessoal

Registrou-se, em 1975, intensa movimentação na área de pessoal. Foi motivada, principalmente, pelo grande número de aposentadorias, decorrentes da alteração do novo critério adotado pelo INPS para esse fim e também dos processos de opção para o regime CLT que ensejaram tais afastamentos. Com a redução dos efetivos em proporções não previstas, a Presidência da RFFSA resolveu liberar, no 2º semestre, o processo de admissões para funções técnicas ou especializadas, tendo a RFFSA ainda assim alcançado um índice de redução, inferior ao de 1974.

A evolução do efetivo nos últimos 5 anos pode ser apreciada no quadro abaixo:

| ANOS | SERVIDORES | REDUÇÃO | ÍNDICE (1963 =100) |
|---|---|---|---|
| 1963 | 154.854 | – | 100 |
| 1971 | 121.492 | 33.362 | 78 |
| 1972 | 115.338 | 6.154 | 75 |
| 1973 | 112.806 | 2.532 | 73 |
| 1974 | 110.707 | 2.099 | 72 |
| 1975 | 109.295 | 1.412 | 71 |

A despesa de pessoal, considerados também os encargos sociais, correspondeu a 42% da despesa total de gestão do exercício, inferior, assim, à do ano de 1974 (56,47%), atingindo, portanto, o índice mais baixo de toda a vida da RFFSA.

A fim de atender às exigências de modernização gerencial e operacional, a RFFSA incrementou as atividades ligadas ao treinamento de pessoal. Enquanto em 1974 foram treinados 8.500 servidores distribuídos em 1.700 turmas, em 1975 o treinamento movimentou 15.621 servidores em 2.494 turmas, com uma carga total de 254.239 horas.

No campo da aprendizagem industrial, estiveram em funcionamento 12 Centros de Formação Profissional com 1.232 menores matriculados, tendo 272 alunos concluído diferentes cursos.

As aplicações globais de recursos com o Desenvolvimento de Pessoal podem ser assim definidas:

| – Por origem de recursos | Cr$ $10^6$ |
|---|---|
| Da RFFSA | 35,0 |
| Do SENAI | 14,7 |
| TOTAL | 49,7 |

| – Pela natureza dos dispêndios | Cr$ $10^6$ |
|---|---|
| Treinamento | 8,1 |
| Aprendizagem | 13,6 |
| Estágios/universitários | 1,8 |
| Psicologia aplicada | 3,8 |
| Investimentos | 4,5 |
| Administração do Programa | 17,9 |
| TOTAL | 49,7 |

Em 1974 as aplicações foram de Cr$ $10^6$x31,6, dos quais Cr$ $10^6$x23,1 oriundos da RFFSA e os restantes Cr$ $10^6$x8,5 provenientes do acordo RFFSA/SENAI.

## PRINCIPAIS DADOS ESTATÍSTICOS
## 1973/1975

| ESPECIFICAÇÃO | UNIDADE | 1973 | 1974 | 1975 |
|---|---|---|---|---|
| Extensão de linhas | km | 24.064 | 24.119 | 24.491 |
| Bitola de 0,76 m | km | 202 | 202 | 202 |
| Bitola de 1,00 m | km | 22.196 | 22.190 | 22.547 |
| Bitola de 1,60 m | km | 1.666 | 1.727 | 1.742 |
| Das quais eletrificadas | km | 1.053 | 1.053 | 1.053 |
| Locomotivas em tráfego (1) | um | 1.255 | 1.247 | 1.336 |
| Vapor | um | 63 | 61 | 55 |
| Diesel | um | 1.129 | 1.122 | 1.217 |
| Elétrica | um | 63 | 64 | 64 |
| Carros em tráfego (1) | um | 2.505 | 2.393 | 2.333 |
| Passageiros | um | 1.779 | 1.696 | 1.650 |
| Dormitórios | um | 126 | 130 | 136 |
| Restaurantes | um | 88 | 91 | 84 |
| Correios e bagagens | um | 255 | 238 | 230 |
| Outros | um | 257 | 238 | 233 |
| Vagões em tráfego (1) (2) | um | 34.430 | 36.012 | 37.740 |
| Abertos | um | 9.594 | 11.032 | 12.645 |
| Fechados | um | 13.883 | 14.288 | 15.576 |
| Pranchas | um | 3.642 | 3.509 | 3.686 |
| Gaiolas | um | 1.565 | 1.557 | 1.443 |
| Outros | um | 5.746 | 5.626 | 4.390 |
| Passageiros transportados | milhão | 259 | 258 | 243 |
| Interior | milhão | 25 | 25 | 27 |
| Subúrbio | milhão | 234 | 233 | 216 |
| Passageiros quilômetro | milhão | 7.802 | 7.814 | 7.628 |
| Interior | milhão | 2.464 | 2.528 | 2.527 |
| Subúrbio | milhão | 5.338 | 5.286 | 5.101 |
| Toneladas úteis | milhar | 35.511 | 43.560 | 46.557 |
| Serviço ferroviário | milhar | 35.492 | 43.292 | 46.446 |
| Bagagens e encomendas | milhar | 58 | 61 | 62 |
| Animais | milhar | 287 | 241 | 219 |
| Mercadorias | milhar | 35.147 | 42.990 | 46.165 |
| Serviço rodoviário | milhar | 19 | 268 | 111 |
| Toneladas quilômetro úteis | milhão | 14.154 | 18.268 | 19.861 |
| Serviço ferroviário | milhão | 14.150 | 18.249 | 19.851 |
| Bagagens e encomendas | milhão | 12 | 12 | 14 |
| Animais | milhão | 140 | 119 | 105 |
| Mercadorias | milhão | 13.998 | 18.118 | 19.732 |
| Serviço rodoviário | milhão | 4 | 19 | 10 |
| Toneladas quilômetro brutas | milhão | 36.587 | 42.068 | 45.067 |
| Unidades de tráfego (3) | | | | |
| Com subúrbio | milhão | 21.952 | 26.062 | 27.478 |
| Sem subúrbio | milhão | 16.612 | 20.777 | 22.377 |
| Densidade média de tráfego | | | | |
| Total (4) | milhar | 614 | 781 | 835 |
| Carga geral (5) | milhar | 587 | 756 | 811 |
| Produtividade de material de tração e rodante | | | | |
| Unidades motrizes (6) | milhão | 14,0 | 16,7 | 16,5 |
| Carros (7) | milhão | 3,5 | 3,6 | 3,6 |
| Vagões (8) | milhar | 411,0 | 506,7 | 526,0 |
| Pessoal empregado (9) | um | 112.806 | 110.707 | 109.295 |

(1) Média anual – (2) Inclusive vagões de particulares – (3) Toneladas quilômetro úteis de carga + passageiros quilômetro – (4) Toneladas quilômetro úteis de carga, inclusive passageiros convertidos em peso, por quilômetro de linhas – (5) Toneladas quilômetro úteis de carga por quilômetro de linha – (6) Unidade de tráfego por unidade motriz – (7) Passageiros quilômetro por carro – (8) Toneladas quilômetro úteis por vagão – (9) Inclusive Administração Geral.

## BALANÇO GERAL EXERCÍCIO DE 1975

| ATIVO | VALORES PARCIAL | VALORES PARCIAL | VALORES TOTAL |
|---|---|---|---|
| **00 – IMOBILIZADO** | | | |
| Via Permanente, Edifícios e Instalações | | 7.963.930.337,76 | |
| Equipamento de Transporte Ferroviário | | 5.352.825.056,06 | |
| Outros Equipamentos de Transporte | | 49.922.454,88 | |
| Equipamentos, Máquinas e Ferramentas | | 430.194.689,38 | |
| Bens de Serviços Anexos | | 134.544.033,35 | |
| Títulos de Emprego de Capital | | 37.527.738,36 | |
| Investimentos Diversos | | 1.567.660.432,39 | |
| Correção Monetária | | 14.548.144.669,00 | |
| Investimentos a Incorporar | | 6.226.495.359,13 | 36.311.244.770.31 |
| **01 – REALIZÁVEL** | | | |
| **010 – A LONGO PRAZO** | | | |
| Depósitos para Fins Especiais | | 171.634.843,22 | |
| **011 – A CURTO PRAZO** | | | |
| Estoque | 1.254.331.704,95 | | |
| Trabalhos em Andamento | 24.801.186,01 | | |
| Encomendas Pendentes | 405.755.012,58 | | |
| Títulos a Receber | 385.674,71 | | |
| Contas a Receber | 399.744.937,37 | | |
| Fretes a Receber | 9.856.720,85 | | |
| Tráfego Mútuo a Receber | 120.061.847,10 | | |
| Aluguéis a Receber | 8.151.845,09 | | |
| Complemento de Subvenções a Receber de Poderes Públicos | 1.297.856.421,87 | | |
| Juros a Receber | 222.545,37 | | |
| Dividendos a Receber | 386.091,20 | | |
| União Federal | 14.288.043,99 | | |
| Estados e Municípios | 11.202.280,83 | | |
| Empresas Subsidiárias | 910.927.067,32 | | |
| Servidores Responsáveis | 993.499,79 | | |
| Devedores Diversos | 886.531.057,76 | 5.345.495.936,79 | 5.517.130.780,01 |
| **02 – VALORES DISPONÍVEIS** | | | |
| Caixa Geral | | 4.981.150,24 | |
| Bancos | | 159.784.948,96 | |
| Outras Disponibilidades | | 27.763.654,76 | 192.529.753,96 |
| **03 – CONTAS DE RESULTADO PENDENTE** | | | |
| Adiantamentos para Despesas Diversas | | 1.605.053,55 | |
| Despesas Antecipadas | | 77.946.146,64 | |
| Valores Diferidos e Prejuízos Amortizáveis Diversos | | 798.741.962,91 | |
| Devedores Duvidosos | | 10.443.593,94 | |
| Retificações Diversas Passivas | | 1.468.878.640,33 | |
| Depositários do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – C/Empresa | | 138.587.611,35 | 2.496.203.008,72 |
| SOMA | | | 44.517.108.313,00 |
| **04 – CONTAS DE COMPENSAÇÃO** | | | |
| Títulos Recebidos em Caução | | 12.910.076,88 | |
| Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional | | 2.983.576,00 | |
| Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros | | 309.780.882,74 | |
| Bens de Terceiros | | 1.323.888,00 | |
| Devedores por Bens Cedidos | | 3.209.831,73 | |
| Contratos Diversos | | 11.414.624.943,24 | |
| Fianças, Avais e Endossos da Empresa | | 209.000.000,00 | |
| Valores Ativos de Compensação Diversos | | 69.743.226,67 | 12.023.576.425,26 |
| TOTAL | | | 56.540.684.738,26 |

*Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1976*

***ÁLVARO GOMES BARBOSA***
***Diretor de Administração e Finanças***

| PASSIVO | PARCIAL | VALORES<br>PARCIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| **05 – NÃO EXIGÍVEL** | | | |
| Capital | | 4.471.312.318,00 | |
| Doações | | 2.538.255,31 | |
| Reservas | | | |
| Reserva Legal | 2.582.936,93 | | |
| Correção Monetária do Ativo Imobilizado | 23.152.656.481,16 | 23.155.239.418,09 | |
| Fundos e Previsões | | | |
| Fundo de Depreciação | 1.390.016.371,44 | | |
| Recursos Especiais para Investimentos | 26.724.519,53 | | |
| Fundos Constituídos com Recursos Externos | 2.335.641.121,58 | | |
| Fundos Constituídos com Recursos Próprios | 277.472.877,15 | | |
| Provisões Diversas | 12.626.671,24 | 4.042.481.560,94 | 31.671.571.552,34 |
| **06 – EXIGÍVEL** | | | |
| A LONGO PRAZO | | | |
| Financiamento em Moeda Nacional | 3.426.548.189,67 | | |
| Financiamento em Moeda Estrangeira | 5.839.590.017,19 | | |
| Responsabilidades Diversas | 50.021.603,91 | 9.316.159.810,77 | |
| A CURTO PRAZO | | | |
| Valores a Pagar | 1.109.573.434,09 | | |
| Credores | 137.739.072,93 | | |
| Valores a Liquidar | 12.598.947,72 | 1.259.911.454,74 | 10.576.071.265,51 |
| **07 – CONTAS DE RESULTADO PENDENTE** | | | |
| Receitas Antecipadas | | 47.067.428,51 | |
| Retificações Diversas Ativas | | 1.927.801.768,84 | |
| Fundo de Garantia por Tempo de Serviço — C/Empresa | | 138.587.611,35 | |
| Valores Diferidos | | 120.168.229,77 | |
| Lucros e Perdas | | 35.840.456,68 | 2.260.465.495,15 |
| SOMA | | | 44.517.108.313,00 |
| **08 – CONTAS DE COMPENSAÇÃO** | | | |
| Credores por Caução em Títulos | | 12.910.076,88 | |
| Garantias de Fidelidade Funcional | | 2.983.576,00 | |
| Fianças e Garantias Prestadas por Terceiros | | 309.780.882,74 | |
| Credores por Empréstimos de Bens | | 1.323.888,00 | |
| Bens em Poder de Terceiros | | 3.209.831,73 | |
| Obrigações Contratuais | | 11.414.624.943,24 | |
| Disponibilidades por Avais e Endossos | | 209.000.000,00 | |
| Valores Passivos de Compensação Diversos | | 69.743.226,67 | 12.023.576.425,26 |
| TOTAL | | | 56.540.684.738,26 |

*LUIZ DIAS DE ALMEIDA*
*Chefe do Depto. Geral de Contabilidade*
*Contador CRC-RJ. 1-4219*

*STANLEY FORTES BAPTISTA*
*Presidente*

# BALANÇO GERAL EXERCÍCIO DE 1975 COMPARADO

| ATIVO | 1974 | 1975 |
|---|---|---|
| **00 – IMOBILIZADO** | | |
| Via Permanente, Edifícios e Instalações | 934.924.074,90 | 7.963.930.337,76 |
| Equipamento de Transporte Ferroviário | 1.841.565.884,11 | 5.352.825.056,06 |
| Outros Equipamentos de Transporte | 31.563.792,79 | 49.922.454,88 |
| Equipamentos, Máquinas e Ferramentas | 141.335.976,13 | 430.194.689,38 |
| Bens de Serviços Anexos | 3.969.276,98 | 134.544.033,35 |
| Títulos de Emprego de Capital | 30.563.910,36 | 37.527.738,36 |
| Investimentos Diversos | 26.553.775,60 | 1.567.660.432,39 |
| Correção Monetária | – | 14.548.144.669,00 |
| Investimentos a Incorporar | 3.315.630.138,91 | 6.226.495.359,13 |
| | 6.326.106.829,78 | 36.311.244.770,31 |
| **01 – REALIZÁVEL** | | |
| **010 – A LONGO PRAZO** | | |
| Depósitos para Fins Especiais | 268.446.647,27 | 171.634.843,22 |
| **011 – A CURTO PRAZO** | | |
| Estoques | 795.923.745,86 | 1.254.331.704,95 |
| Trabalhos em Andamento | 11.911.297,42 | 24.801.186,01 |
| Encomendas Pendentes | 125.538.640,18 | 405.755.012,58 |
| Valores a Receber | 558.071.286,92 | 1.836.666.083,56 |
| União Federal | 17.845.106,04 | 14.288.043,99 |
| Estados e Municípios | 8.487.137,06 | 11.202.280,83 |
| Empresas Subsidiárias | 10.299.953,23 | 910.927.067,32 |
| Servidores Responsáveis | 1.287.147,31 | 993.499,79 |
| Devedores Diversos | 375.924.778,21 | 886.531.057,76 |
| | 2.173.735.739,50 | 5.517.130.780,01 |
| **02 – VALORES DISPONÍVEIS** | | |
| Caixa Geral | 730.588,33 | 4.981.150,24 |
| Bancos | 526.037.701,78 | 159.784.948,96 |
| Outras Disponibilidades | 144.018.801,76 | 27.763.654,76 |
| | 670.787.091,87 | 192.529.753,96 |
| **03 – CONTAS DE RESULTADO PENDENTE** | | |
| Adiantamentos para Despesas Diversas | 5.589.981,95 | 1.605.053,55 |
| Despesas Antecipadas | 63.844.742,01 | 77.946.146,64 |
| Valores Diferidos e Prejuizos Amortizáveis Diversos | 492.597.507,81 | 798.741.962,91 |
| Devedores Duvidosos | 10.765.216,44 | 10.443.593,94 |
| Retificações Diversas Passivas | 2.735.832.538,02 | 1.468.878.640,33 |
| Depositários do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – C/Empresa | 11.231.235,11 | 138.587.611,35 |
| Juros Passivos a Vencer | 5.304,00 | – |
| | 3.419.866.525,34 | 2.496.203.008,72 |
| **04 – CONTAS DE COMPENSAÇÃO** | | |
| Títulos Recebidos em Caução | 5.526.107,24 | 12.910.076,88 |
| Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional | 2.811.064,00 | 2.983.576,00 |
| Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros | 55.117.052,72 | 309.780.882,74 |
| Bens de Terceiros | 2.926,00 | 1.323.888,00 |
| Devedores por Bens Cedidos | 2.497.161,12 | 3.209.831,73 |
| Contratos Diversos | 6.521.352.378,60 | 11.414.624.943,24 |
| Fianças, Avais e Endossos da Empresa | 209.000.000,00 | 209.000.000,00 |
| Valores Ativos de Compensação Diversos | 225.419,37 | 69.743.226,67 |
| | 6.796.532.109,05 | 12.023.576.425,26 |
| **TOTAL GERAL** | 19.387.028.295,54 | 56.540.684.738,26 |

*Rio de Janeiro, 22 de Janeiro de 1976*

***ÁLVARO GOMES BARBOSA***
*Diretor de Administração e Finanças*

| PASSIVO | 1974 | 1975 |
|---|---|---|
| **05 – NÃO EXIGÍVEL** | | |
| Capital | 3.156.665.746,00 | 4.471.312.318,00 |
| Doações | 2.538.255,31 | 2.538.255,31 |
| Reserva Legal | 696.597,10 | 2.582.936,93 |
| Reservas Diversas | 99.486.682,40 | – |
| Correção Monetária do Ativo Imobilizado | – | 23.152.656.481,16 |
| Fundo de Depreciação | 254.800.990,51 | 1.390.016.371,44 |
| Recursos Especiais para Investimentos | 82.296.231,73 | 26.724.519,53 |
| Fundos Constituidos com Recursos Externos | 1.717.708.800,57 | 2.335.641.121,58 |
| Fundos Constituidos com Recursos Próprios | 221.936.665,47 | 277.472.877,15 |
| Provisões Diversas | 12.620.671,24 | 12.626.671,24 |
| | 5.548.750.640,33 | 31.671.571.552,34 |
| **06 – EXIGÍVEL** | | |
| A LONGO PRAZO | | |
| Financiamento em Moeda Nacional | 1.273.256.905,40 | 3.426.548.189,67 |
| Financiamento em Moeda Estrangeira | 2.127.967.692,88 | 5.839.590.017,19 |
| Responsabilidades Diversas | 52.063.869,99 | 50.021.603,91 |
| A CURTO PRAZO | | |
| Valores a Pagar | 544.510.189,59 | 1.109.573.434,09 |
| Credores | 11.454.143,88 | 137.739.072,93 |
| Valores a Liquidar | 8.106.758,46 | 12.598.947,72 |
| | 4.117.359.560,20 | 10.576.071.265,51 |
| **07 – CONTAS DE RESULTADO PENDENTE** | | |
| Receitas Antecipadas | 44.416.684,68 | 47.067.428,51 |
| Retificações Diversas Ativas | 2.726.494.741,98 | 1.927.801.768,84 |
| Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – C/Empresa | 111.231.235,11 | 138.587.611,35 |
| Valores Diferidos | 31.128.123,30 | 120.168.229,77 |
| Lucros e Perdas | 11.115.200,89 | 35.840.456,68 |
| | 2.924.385.985,96 | 2.269.465.495,15 |
| **08 – CONTAS DE COMPENSAÇÃO** | | |
| Credores por Cauções em Títulos | 5.526.107,24 | 12.910.076,88 |
| Garantia de Fidelidade Funcional | 2.811.064,00 | 2.983.576,00 |
| Fianças e Garantias Prestadas por Terceiros | 55.117.052,72 | 309.780.882,74 |
| Credores por Empréstimos de Bens | 2.926,00 | 1.323.888,00 |
| Bens em Poder de Terceiros | 2.497.161,12 | 3.209.831,73 |
| Obrigações Contratuais | 6.521.352.378,60 | 11.414.624.943,24 |
| Responsabilidades por Fianças, Avais e Endossos | 209.000.000,00 | 209.000.000,00 |
| Valores Passivos de Compensação Diversos | 225.419,37 | 69.743.226,67 |
| | 6.796.532.109,05 | 12.023.576.425,26 |
| **TOTAL GERAL** | 19.387.028.295,54 | 56.540.684.738,26 |

*LUIZ DIAS DE ALMEIDA*
*Chefe do Depto. Geral de Contabilidade*
*Contador CRC-RJ. 1-4219*

*STANLEY FORTES BAPTISTA*
*Presidente*

## BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1975

| RECEITA | VALORES PARCIAL | VALORES PARCIAL | VALORES TOTAL |
|---|---|---|---|
| 1 – RECEITAS | | | |
| Receita dos Transportes Ferroviários | | 2.125.098.892,67 | |
| Receita dos Transportes não Ferroviários | | 38.384.932,38 | |
| Receitas Acessórias dos Transportes | | 39.148.667,31 | |
| Aluguéis, Arrendamentos e Concessões | | 38.958.353,43 | |
| Receitas Financeiras | | 18.499.056,87 | |
| Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros sem Localização de Despesas | | 5.724.739,60 | |
| Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros com Localização de Despesas | | 46.253.107,49 | |
| Receitas de Serviços de Assistencia Social | | 827.796,91 | |
| Receitas de Serviços Anexos | | 15.901.105,44 | |
| Ressarcimentos dos Poderes Públicos | | 68.575.853,77 | |
| Receitas Eventuais | | 44.739.227,22 | |
| Receitas de Transportes em Serviços Internos | | 34.407.214,67 | 2.476.518.947,76 |
| PREJUÍZO GESTORIAL | | | 3.037.949.768,43 |
| A TRANSPORTAR: . . . . . | | | 5.514.468.716,19 |

| DESPESA | PARCIAL | VALORES PARCIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| **2 – DESPESAS DE DIREÇÃO ADMINISTRATIVA** | | | |
| Administração Geral | 127.358.159,03 | | |
| Administração Regional | 314.927.743,37 | | |
| Administração Divisional | 153.389.451,57 | | 595.675.356,97 |
| **3 – DESPESAS GERAIS** | | | |
| Impostos e Taxas | 143.139,09 | | |
| Subvenções e Contribuições Diversas | 605.959,18 | | |
| Despesas Judiciais | 3.412.098,38 | | |
| Acidentes e Danos Alheios aos Transportes | 4.342.498,32 | | |
| Despesas Financeiras | 563.762.602,16 | | |
| Arrendamentos | 88.303,60 | | |
| Seguros e Quotas de Provisões para Riscos | 51.767,50 | | |
| Despesas de Reclamações Trabalhistas . | 21.443.234,28 | | |
| Despesas Diversas | 3.068.525,66 | | 596.918.128,17 |
| **4 – DESPESAS DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO** | | | |
| **VIA PERMANENTE, EDIFÍCIOS E INSTALAÇÕES** | | | |
| Despesas de Administração | 166.744.398,87 | | |
| Conservação da Via Permanente | 566.247.459,88 | | |
| Conservação dos Edifícios | 72.729.644,08 | | |
| Conservação das Instalações Fixas | 2.714.541,65 | | |
| Conservação de Máquinas, Ferramentas e Utensílios da Via Permanente | 44.467.893,42 | | 852.903.937,90 |
| **ELETROTÉCNICA** | | | |
| Despesas de Administração | 39.123.155,47 | | |
| Conservação das Instalações de Eletrotécnica | 84.856.624,81 | | |
| Conservação de Máquinas, Ferramentas e Utensílios de Eletrotécnica | 3.370,676,98 | | |
| Reparações Devidas a Causas Acidentais | 677.783,34 | 128.028.240,60 | |
| **EQUIPAMENTO DE TRANSPORTES** | | | |
| Despesas Administrativas | 16.801.073,92 | | |
| Manutenção do Material de Tração a Vapor | 3.058.217,42 | | |
| Manutenção do Material de Tração Elétrica | 87.315.369,56 | | |
| Manutenção do Material de Tração Diesel | 149.896.001,13 | | |
| Manutenção de Sistemas Especiais de Tração | 14.047.472,67 | | |
| Manutenção do Material Rebocado | 299.652.873,49 | | |
| Manutenção do Material não Ferroviário | 7.563.895,67 | 578.334.903,86 | |
| **DEMOLIÇÕES E DESMONTAGENS DE EQUIPAMENTOS E INSTATAÇÕES** | | | |
| Demolições e Desmontagens de Equipamentos e Instalações | | 3.150.934,58 | |
| **DEPRECIAÇÃO E ANUIDADES DE RENOVAÇÃO** | | | |
| Depreciações | | 864.465.597,35 | 1.573.979.676,39 |
| A TRANSPORTAR:..... | | | 3.619.477.099,43 |

| RECEITA | VALORES | | |
|---|---|---|---|
| | PARCIAL | PARCIAL | TOTAL |
| TRANSPORTE: . . . . . | | | 5.514.468.716,19 |
| TOTAL | | | 5.514.468.716,19 |

*Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1976*

*ÁLVARO GOMES BARBOSA*
*Diretor de Administração e Finanças*

| DESPESA | | VALORES | |
|---|---|---|---|
| | PARCIAL | PARCIAL | TOTAL |
| TRANSPORTE:..... | | | 3.619.477.099,43 |
| **5 – DESPESAS DE OPERAÇÕES** | | | |
| Comercial | | 28.805.608,32 | |
| TRANSPORTES | | | |
| Despesas de Administração | 183.400.248,47 | | |
| Estações | 368.201.099,52 | | |
| Serviços nos Trens | 99.964.496,66 | | |
| Serviços de Depósitos e Abrigos | 50.898.117,24 | | |
| Tração a Vapor | 8.055.843,21 | | |
| Tração Elétrica | 42.255.127,74 | | |
| Tração Diesel | 490.538.396,02 | | |
| Sistemas Especiais de Tração | 11.811.693,99 | 1.255.125.022,85 | |
| Transportes não Ferroviários | 29.441.178,75 | | |
| Despesas Diversas Correlatas aos Transportes | 30.799.081,73 | 60.240.260,48 | 1.344.170.891,65 |
| **6 – DESPESAS ESTRANHAS AOS TRANSPORTES** | | | |
| Despesas dos Serviços de Assistencia Social | 117.576,02 | | |
| Custos dos Serviços e Fornecimentos para Terceiros | 49.880.240,63 | | |
| Despesas Ressarcíveis pelos Poderes Públicos | 68.575.853,77 | | |
| Despesas dos Serviços Anexos | 22.221.446,80 | | 140.795.117,22 |
| **7 – DESPESAS A REPARTIR** | | | |
| Encargos Sociais a Repartir | 233.471.243,01 | | |
| Mão-de-Obra a Apropriar | (53.995.605,43) | | |
| 13º Salário | 98.861.331,38 | | |
| Despesas Indiretas de Oficinas a Repartir | 100.396.445,31 | | |
| Despesas de Armazenagem a Repartir | 2.956.449,30 | | |
| Custo de Energia Elétrica a Repartir | 2.836.625,32 | | |
| Contas de Ajuste | 25.499.119,00 | | 410.025.607,89 |
| TOTAL | | | 5.514.468.716,19 |

*LUIZ DIAS DE ALMEIDA*
*Chefe do Depto. Geral de Contabilidade*
*Contador CRC-RJ. 1-4219*

*STANLEY FORTES BAPTISTA*
*Presidente*

## DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS
## EXERCÍCIO DE 1975

| Nº DAS CONTAS | DÉBITO | | VALOR |
|---|---|---|---|
| 05200 | Reserva Legal | | 1.886.339,83 |
| 85000 | Despesa da Gestão | | 5.514.468.716,19 |
| 85300 | Amortização de Valores e Prejuízos de Exercícios Anteriores | | 4.429.313,09 |
| 85400 | Baixa de Bens Patrimoniais | | 13.856.523,91 |
| 85600 | Retificações de Exercícios Encerrados | | 63.781.739,28 |
| 85700 | Prejuízo Pelo Obsoletismo de Materiais | | 627.298,10 |
| 85900 | Perdas Diversas | | 675.298,27 |
| | Saldo Credor Apurado | | 35.840.456,68 |
| | Resultado do Exercício de 1975 | | |
| | Resultado Bruto | 37.726.796,51 | |
| | Reserva Legal | –(1.886.339,83) | |
| | Saldo à Disposição da Assembléia | 35.840.456,68 | 5.635.565.685,35 |

NOTAS EXPLICATIVAS:

O deficit de MCr$ 3.038 foi gravado, principalmente, em decorrência de fatores extraordinários, tais como a reavaliação do ativo e mudança de critérios na contabilização de juros de financiamentos, anteriormente capitalizados.

Também foi influenciado pela prestação de serviços de caráter social e outros de interesse para economia nacional, com tarifas especiais não subsidiadas.

Considerados todos esses elementos na apuração de resultados, o deficit de MCr$ 3.038 transformar-se-ia em MCr$ 643, assim demonstrado:

## DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS
## COMPARADA EXERCÍCIO 1974/1975

| Nº DAS CONTAS | DÉBITO | EXERCÍCIOS | |
|---|---|---|---|
| | NOMENCLATURA | 1974 | 1975 |
| | Resultado Devedor | 2.120.144,06 | |
| 05200 | Reserva Legal | 696.597,10 | 1.886.339,83 |
| 85000 | Despesas da Gestão | 2.899.325.789,63 | 5.514.468.716,19 |
| 85300 | Amortização de Valores e Prejuízos de Exercícios Anteriores | 11.101.432,14 | 4.429.313,09 |
| 85400 | Baixa de Bens Patrimoniais | 848.025,98 | 13.856.523,91 |
| 85600 | Retificações de Exercícios Encerrados | 49.904.361,36 | 63.781.739,28 |
| 85700 | Prejuízo Pelo Obsoletismo de Materiais | 378.789,30 | 627.298,10 |
| 85900 | Perdas Diversas | 28.047,17 | 675.298,27 |
| | Resultado Credor | 11.115.200,89 | 35.840.456,68 |
| | Total Geral | 2.975.518.387,63 | 5.635.565.685,35 |

*ÁLVARO GOMES BARBOSA*
*Diretor de Administração e Finanças*

*Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1976*

| Nº DAS CONTAS | CRÉDITO | VALOR |
|---|---|---|
| 80000 | Receitas da Gestão | 2.476.518.947,76 |
| 80400 | Produto da Venda de Bens Patrimoniais | 1.330.461,65 |
| 80600 | Retificações de Exercícios Encerrados | 82.459.245,19 |
| 80700 | Subvenção Para Cobertura do Deficit | 3.037.949.768,43 |
| 80900 | Lucros Diversos | 37.307.262,32 |
| | | 5.635.565.685,35 |

| | |
|---|---|
| **Depreciação** | 865 |
| **Despesas Financeiras** | 564 |
| **Vantagens Trabalhistas pagas ao pessoal por eqüidade** | 98 |
| **Despesas estranhas aos transportes** | 141 |
| **Subsídio da União ao transporte suburbano Rio-São Paulo, de interesse social** | 502 |
| **Subsídio da União ao transporte de minério para exportação, no interesse da Economia Nacional** | 125 |
| **Manutenção de linhas antieconômicas de interesse do Governo** | 100 |
| **Parcelas Dedutíveis** | 2.395 |
| **Deficit** | 3.038 |
| **Deficit Real Presumido** | 643 |

| Nº DAS CONTAS | CRÉDITO | EXERCÍCIOS | |
|---|---|---|---|
| | NOMENCLATURA | 1974 | 1975 |
| 80000 | Receitas da Gestão | 1.951.366.128,74 | 2.476.518.947,76 |
| 80400 | Produto da Venda de Bens Patromoniais | 1.992.518,10 | 1.330.461,65 |
| 80600 | Retificações de Exercícios Encerrados | 38.999.946,82 | 82.459.245,19 |
| 80700 | Subvenção Para Cobertura do Deficit | 947.959.660,89 | 3.037.949.768,43 |
| 80900 | Lucros Diversos | 35.200.133,08 | 37.307.262,32 |
| | Total Geral | 2.975.518.387,63 | 5.635.565.685,35 |

*LUIZ DIAS DE ALMEIDA*
*Chefe do Depto. Geral de Contabilidade*
*Contador CRC-RJ. 1-4219*

*STANLEY FORTES BAPTISTA*
*Presidente*

## DEMONSTRAÇÃO DAS CONTAS DE FUNDOS E PROVISÕES
## EXERCÍCIO DE 1975

| CONTAS | NOMENCLATURA | SALDO EM 31.12.1974 | SALDO EM 31.12.1975 |
|---|---|---|---|
| 05320 | Fundo de Depreciação | 254.800.990,51 | 1.390.016.371,44 |
| 05330 | Recursos Especiais para Investimentos | | |
| | 1 – Fundo Nacional de Investimento Ferroviário | 82.296.231,73 | 474.519,53 |
| | 2 – Convênio com o Portobrás | – | 26.250.000,00 |
| | SOMA........................... | 82.296.231,73 | 26.724.519,53 |
| 05370 | Fundos Constituídos com Recursos Externos | | |
| | 1 – Para Aumento de Capital | | |
| | 1.1 – Fundo Federal para Desenvolvimento Ferroviário | 533.982.456,99 | 622.649.188,45 |
| | 1.2 – Orçamento da União | 587.766.000,00 | 1.093.958.500,00 |
| | 1.3 – Instituto Brasileiro do Café | 3.317.968,60 | 6.182.317,32 |
| | 2 – Fundo Acordo RFFSA x SENAI | | |
| | 2.1 – Bens de Investimentos | 13.012.991,84 | 17.379.727,16 |
| | 2.2 – Movimento do Exercício | 1.836.571,03 | 1.197.871,51 |
| | 2.3 – Resíduos do Exercício de 1974 | 2.066.705,87 | 2.023.171,87 |
| | 3 – Outros Fundos | | |
| | 3.1 – Tesouro Nacional - Crédito p/Div. Externas Encampadas | 575.724.997,34 | 592.197.158,87 |
| | 3.2 – Convênio RFFSA x INPS | 1.108,90 | 53.186,40 |
| | | 1.717.708.800,57 | 2.335.641.121,58 |
| | SOMA........................... | 1.717.708.800,57 | 2.335.641.121,58 |
| 05380 | Fundos Constituídos com Recursos Próprios | | |
| | 1 – Fundo para Investimentos | | |
| | 1.1 – Venda de Bens Móveis e Imóveis | 43.658.237,57 | 53.016.117,68 |
| | 1.2 – Venda de Sucata | 93.673.078,83 | 92.148.201,66 |
| | 2 – Fundo de Assistência ao Ferroviário | | |
| | 2.1 – Para Aplicação em Projetos de Assistência | – | 3.857.024,20 |
| | 2.2 – Para Compensação dos Limites de Recursos do Plano de Assistência | – | 1.023.339,58 |
| | 4 – Fundo de Renovação de Pedreiras | 537.860,08 | 685.400,64 |
| | 5 – Fundo de Assistência ao Ferroviário | 43.297.158,01 | 40.321.170,02 |
| | 6 – Fundo de Educação | 2.536.958,50 | 2.489.547,74 |
| | 7 – Fundo para Moradia | 1.532.686,94 | 342.631,44 |
| | 8 – Fundo para Acidentes | 107.172,31 | – |
| | 9 – Fundo de Expansão – Oleoduto | 14.787.590,97 | 14.787.590,97 |
| | 10 – Recursos de Vendas de Sucata e Materiais Inservíveis | – | 2.971.147,23 |
| | 11 – Recursos para Constituição do Fundo Inicial da REFER (RP-235/75) | – | 44.024.783,73 |
| | 12 – Fundo de Renovação – Oleoduto | 21.805.922,26 | 21.805.922,26 |
| | SOMA........................... | 221.936.665,47 | 277.472.877,15 |
| 05390 | Provisões Diversas | 12.620.671,24 | 12.626.671,24 |
| | TOTAL GERAL ..................... | 2.289.363.359,52 | 4.042.481.560,94 |

*Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1976*

*ÁLVARO GOMES BARBOSA*
*Diretor de Administração e Finanças*

*LUIZ DIAS DE ALMEIDA*
*Chefe do Depto. Geral de Contabilidade*
*Contador CRC-RJ. 1-4219*

*STANLEY FORTES BAPTISTA*
*Presidente*

## COMPARAÇÕES ESPECIAIS

Objetivando a apresentação de resultados financeiros mais concisos, para possibilitar outros tipos de análise econômico-financeira, seguem-se dois quadros oriundos dos elementos do balanço:

| RECEITA E DESPESA | (Cr$$10^6$) | 1974 | 1975 |
|---|---|---|---|
| **Receita** | | | |
| Passagens de Subúrbios | | 116,9 | 137,6 |
| Passagens do Interior | | 99,4 | 132,7 |
| Bagagens e Malas Postais | | 9,5 | 14,5 |
| Mercadorias | | 1.195,3 | 1.784,9 |
| Outras | | 231,4 | 307,3 |
| | SOMA | 1.652,5 | 2.377,0 |
| Receitas de Normalização | | 298,9 | 99,5 |
| | TOTAL | 1.951,4 | 2.476,5 |
| **Despesa** | | | |
| Manutenção da Via, Rede Elétrica e Equipamento de Transportes | | 1.099,5 | 1.509,4 |
| Transportes | | 997,2 | 1.503,2 |
| Custo de Serviços - Material Vendido | | 47,2 | 80,8 |
| Administração Geral | | 441,1 | 703,2 |
| Despesas Cobertas e Subsídios do Governo | | 111,9 | 76,7 |
| TOTAL DESPESAS DE TRABALHO | | 2.696,9 | 3.873,3 |
| Depreciação e Custos Análogos | | 184,4 | 1.077,4 |
| | TOTAL | 2.881,3 | 4.950,7 |
| Deficit Operacional | | 929,9 | 2.474,2 |
| Custos Financeiros | | 18,0 | 563,7 |
| DEFICIT TOTAL | | 947,9 | 3.037,9 |
| **Coeficiente de Trabalho** | | 1,38 | 1,56 |
| **Coeficiente de Operação** | | 1,48 | 2,00 |

De acordo com o Demonstrativo de Receita e Despesa para 12 meses de operação, o Coeficiente de Operação é 2,00; entretanto, o "Coeficiente de Trabalho", que mede diretamente a eficiência da operação, é 1,56. Esse número representa os Resultados Financeiros da RFFSA mais próximos dos fatos.

| BALANÇO GERAL | Cr$ $10^6$ | 1974 | 1975 |
|---|---|---|---|
| **Ativo** | | | |
| Corrente | | | |
| Disponível | | 670,8 | 192,5 |
| Realizável | | | |
| Contas do Governo, Estados e Municípios | | 324,1 | 1.323,4 |
| Outras | | 386,8 | 661,9 |
| | SOMA | 1.381,7 | 2.177,8 |
| Passivo Corrente | | (664,0 ) | (1.259,9 ) |
| Capital de Giro Próprio | | 717,7 | 917,9 |
| Adiantamentos a Empreiteiros para investimentos de Capital | | 260,9 | 1.675,3 |
| Investimentos | | 57,1 | 1.605,2 |
| Disponibilidade para Fins Especiais | | 379,7 | 310,2 |
| Inventários | | 652,1 | 1.623,3 |
| Ativo Fixo e Obras em Andamento | | 6.295,4 | 33.377,7 |
| Despesas Diferidas | | 495,5 | 266,7 |
| TOTAL DO ATIVO | | 8.858,4 | 39.736,3 |
| **Passivo** | | | |
| A Longo Prazo | | 3.453,3 | 9.316,2 |
| Provisão para Indenização | | 111,2 | 138,6 |
| Capital e Contas de Reservas e Fundos | | 5.293,9 | 30.281,5 |
| TOTAL DO PASSIVO | | 8.858,4 | 39.736,3 |

# conselho fiscal

PARECER SOBRE O BALANÇO GERAL EM 31.12.1975

O CONSELHO FISCAL DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA, no uso de suas atribuições e em cumprimento aos dispositivos legais e estatutários, após examinar o Parecer da Auditora MARIA APPARECIDA MONTERO SOUTO, o Balanço Geral, a Demonstração da Conta de Lucros e Perdas e o Resultado do Exercício Ferroviário, relativos ao exercício de 1975, manifesta-se pela aprovação da referida matéria, nos termos da deliberação tomada em sua Reunião, realizada nesta data.

Rio de Janeiro, 19 de fevereiro de 1976

**Presidente**

ROBERTO MANHÃES COUTINHO

**Conselheiros**

ALVARO TEIXEIRA MAIA

HELENA ZUMA E MAIA

## EMPRESA DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA S.A.–ENGEFER

A Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. – ENGEFER, criada em 03/9/1974, como subsidiária da RFFSA para elaborar estudos e projetos de empreendimentos ferroviários, bem como executá-los e fiscalizá-los, continuou se empenhando, com afinco, no exercício de 1975, com os principais programas que lhe foram atribuídos: a ligação Belo Horizonte-São Paulo, conhecida como a "Ferrovia do Aço", a construção do trecho da serra da nova linha Paranaguá-Curitiba e os lotes 3 e 4 do Anel Ferroviário de São Paulo. Com nova Diretoria desde 12/8/1975, a ENGEFER procurou aumentar sua flexibilidade operacional, atribuindo-se ao seu presidente maior poder de decisão e criando-se uma Superintendência de Apoio Administrativo e uma Auditoria Contábil Interna, melhorando-se, também, os sistemas de comunicação com os escritórios de campo e adquirindo um imóvel próprio para instalar a sede social.

### DESAPROPRIAÇÕES

Dados os entraves encontrados para a liberação das faixas de domínio necessárias ao prosseguimento das obras, a empresa viu-se na contingência de instituir um Grupo Executivo de Desapropriações, buscando, sempre, entendimentos diretos com os proprietários a fim de evitar demoradas e dispendiosas questões judiciais.

No trecho Belo Horizonte-Itutinga foram efetuados depósitos judiciais no valor de MCr$ 44.758, correspondente a 9 comarcas e a 80% aproximadamente da atual previsão para as desapropriações.

No trecho Itutinga-Volta Redonda, em áreas já desembaraçadas, foram realizados ajustes diretos com os proprietários, de modo a possibilitar a plena continuidade dos trabalhos, envolvendo dispêndio total de MCr$ 2.502.

A ENGEFER contratou, ainda, equipe técnica para a análise dos mais

modernos métodos e equipamentos de abertura de túneis utilizados nos países de reconhecida experiência ferroviária.

## FERROVIA DO AÇO

No que tange à "Ferrovia do Aço", foram decisivas as providências visando à imediata reativação do planejamento global do empreendimento, à agilização dos trabalhos das diversas empresas engajadas na sua construção, à estruturação de escritórios de campo capazes de realizar, efetivamente, o acompanhamento das obras, e, finalmente, à contratação de firma especializada para a execução do controle do aço a ser utilizado.

Em 31 de dezembro de 1975, era a seguinte a situação do trecho Belo Horizonte-Volta Redonda:

Projeto Civil

Terraplenagem

| | |
|---|---|
| Extensão total | — 270,95 km |
| Extensão liberada | — 112,66 km |

Obras-de-Arte Especiais

| | |
|---|---|
| Extensão total em ml | — 43.790 |
| Projetos aprovados . . . . . . . . | 1 |

Túneis

| | |
|---|---|
| Quantidade . . . . . . . . . . | 120 |
| Extensão total em ml . . . . . | 74.374 |
| Emboques liberados . . . . . . | 78 |
| Penetrações liberadas | |
| túneis . . . . . . . . . . . | 19 |
| frentes . . . . . . . . . . . | 34 |
| extensão em ml . . . . . . | 815 |

Projeto Ferroviário

Operações

— Concluída a localização dos pátios.

— Realizados estudos de capacidade da ferrovia e de avaliação das necessidades de material rodante em cada horizonte de projeto.

Via Permanente

— Realizada seleção preliminar dos materiais que poderão ser usados na construção da via permanente, definindo, para cada conjunto de soluções recomendáveis, a forma de construção mais adequada.

— Elaboradas as especificações técnicas para os diversos materiais.

— Desenvolvimento do projeto geométrico.

Tração

— Estudos finais para a confirmação do tipo de locomotiva, levando-se em conta as imposições do projeto geométrico, do trem-tipo, da carga e da malha viária.

— Realizados programas de computação eletrônica, para a otimização dos resultados.

Eletrificação

— Iniciadas gestões junto às concessionárias, após o estabelecimento das demandas de energia para os diversos horizontes.

— Avaliação dos diversos sistemas de eletrificação e rede aérea em uso nos países de tecnologia mais avançada, de modo a assegurar as vantagens mais significativas apresentadas pelo que vier a ser adotado.

Sinalização e telecomunicações

— O projeto fixou-se no sistema ATC não contínuo, dentro de um quadro de comunicações em microondas, cabo coaxial e cabo de quadras.

Construção

Terraplenagem executada

| | |
|---|---|
| Ferrovia . . . . . . . | 14.338.000 $m^3$ |
| Caminhos de serviços | 5.171.000 $m^3$ |
| Total: . . . . . . . | 19.509.000 $m^3$ |

Obras-de-Arte Especiais

— Foi aprovado o primeiro projeto, tendo sido liberada a respectiva Nota de Serviço de execução.

Túneis

| | |
|---|---|
| Emboques | |
| atacados . . . . . . | 64 (de 34 túneis) |
| Penetrações | |
| atacadas (frente) . . | 5 (de 5 túneis) |

## ANEL FERROVIÁRIO DE SÃO PAULO

Projeto Final de Engenharia em fase de apreciação pela RFFSA e o projeto de desapropriação em revisão pela firma projetista.

## NOVA LINHA CURITIBA-PARANAGUÁ

Projeto Final de Engenharia concluído e recebido em dezembro/1975. Em estudo, a possibilidade de ser utilizado material rochoso no corpo dos aterros. O projeto de desapropriação está sendo revisto pela firma projetista.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

No que se refere às atividades financeiras, pode-se destacar o seguinte quadro, quanto aos recursos recebidos

da RFFSA e sua aplicação, no exercício de 1975:

– Recursos (Cr$ $10^6$)

| | |
|---|---|
| Saldo do exercício de 1974 | 8,7 |
| Recebimento no exercício de 1975 | 881,0 |
| Total | 889,7 |

– Aplicações (Cr$ $10^6$)

| | |
|---|---|
| "Ferrovia do Aço" | |
| – Desapropriações | 47,3 |
| – Obras | 780,5 |

– Bens (Cr$ $10^6$)

| | |
|---|---|
| – Imóveis | 32,8 |
| – Móveis | 3,5 |
| – Administração | 15,1 |
| Total | 879,2 |

## REDE FEDERAL DE ARMAZÉNS GERAIS FERROVIÁRIOS S.A. AGEF

Construindo e operando um sistema nacional de armazéns, em franca expansão, explorando atividades conexas ou complementares de armazenamento e cooperando com os órgãos do Governo na política de abastecimento, a Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários – AGEF desenvolveu, em 1975, trabalho de tal ordem que lhe permitiu apresentar elevado índice de movimentação e armazenagem de carga. Empresa subsidiária da RFFSA que sempre apresentou resultados positivos em seus balanços anuais, a AGEF logrou, ao término do último exercício fiscal, obter um "superavit" de cerca de 19% em relação ao do ano passado, resultante de aumento de receita e contenção de despesas.

### TERMINAL DE SÃO PAULO

A rede de armazéns próprios da AGEF contava com 65 unidades em 31 de dezembro de 1975, dos quais 25 situados em São Paulo, com capacidade para 278.240 toneladas, 38 no Paraná, com disponibilidade para 132.200 toneladas e 2 em Anápolis (Goiás), que podem armazenar 9.800 toneladas.

Dentre todos destaca-se o Terminal Graneleiro de São Paulo, concluído no ano findo e que teve duplicados seus meios de beneficiamento, passando a dispor, também, de um sistema de iluminação nos pátios de manobra que permite sua utilização durante 24 horas consecutivas. Possuindo condições para descarregar, simultaneamente, 8 vagões em suas moegas, bem como proceder ao mesmo tempo a operações de carga e descarga de produtos agrícolas, movimentou, no ano findo, 163 mil toneladas de cereais em descarga e 153 mil em carga. Apesar de não se ter conseguido a plena utilização de suas potencialidades, em virtude das alterações climáticas que influíram nas safras de trigo e de soja, as operações no Terminal Graneleiro de São Paulo não afetaram o equilíbrio econômico-financeiro da Superintendência Regional AGEF-SP, já que a falta de

movimentação a granel foi compensada pela ocupação dos demais armazéns localizados naquele Estado com produtos industrializados que somaram um total de 16.008.781 volumes, com um percentual de 74% de ocupação de área útil.

## TERMINAL DE CURITIBA

Em Curitiba está sendo ultimado outro Terminal Graneleiro, de grandes proporções, com capacidade estática de 130 mil toneladas para produtos agrícolas e equipado com todos os modernos requisitos operacionais próprios da sua atividade; poderá receber e manusear em suas células armazenadoras o trigo necessário ao consumo de todo o Paraná, mais a soja e o milho, destinados à exportação. Funcionando como um pulmão regulador, oferecerá flexibilidade maior à 11a. Divisão-Operacional Paraná-Curitiba, pela alta rotatividade assegurada aos vagões que poderão ser liberados com rapidez capaz de possibilitar a concorrência do transporte ferroviário com o rodoviário.

No Paraná transitaram pelos armazéns da AGEF cerca de 590.000 toneladas de cereais e de café e perto de 48 mil volumes de produtos industrializados, registrando-se um índice de aproveitamento de 49% da capacidade das unidades armazenadoras próprias e das alugadas para atender à demanda. Em Goiás, onde também se fizeram sentir os efeitos de condições climáticas desfavoráveis sobre as safras agrícolas, houve uma movimentação da mercadorias da ordem de 40 mil toneladas entre cereais, café, maquinaria, produtos químicos e têxteis, com um índice de aproveitamento de 75,5%.

## RESULTADO OPERACIONAL

Apesar da quebra nas safras de cereais dos Estados do sul, que representam sua principal fonte de armazenagem, conseguiu a AGEF alcançar apreciáveis resultados, não só pelos métodos empregados, como, também, pelos baixos custos operacionais.

O resultado operacional da MCr$ 15.608, obtido pela AGEF em 1975, superior em cerca de 60% ao de 1974, que foi MCr$ 9.732, pode ser apreciado, devidamente distribuído pelos Estados onde se localizam os armazéns da AGEF, conforme o quadro seguinte:

| ESTADO | RECEITA OPERACIONAL (MCr$) | DESPESA OPERACIONAL (MCr$) | RESULTADO OPERACIONAL (MCr$) |
|---|---|---|---|
| SÃO PAULO | 14.146,5 | 5.563,3 | 8.583,2 |
| PARANÁ | 15.860,6 | 9.187,4 | 6.673,2 |
| GOIÁS | 699,3 | 372,0 | 327,3 |
| ARMAZÉNS ISOLADOS | 24,6 | – | 24,6 |
| TOTAL | 30.731,0 | 15.122,7 | 15.608,3 |

A relação Receita/Despesa mostra que, para se fazer face a cada Cr$ 1,00 de despesa operacional, foi gerada uma receita de Cr$ 2,032, enquanto que no ano de 1974 para cada Cr$ 1,00 de despesa operacional ocorreu uma receita de Cr$ 1,918, tendo havido, portanto, no último exercício, um aumento de 5,9% do índice de rentabilidade, sobre o anterior.

## EMISSÃO DE TÍTULOS

Participando do esquema governamental de incentivo ao produtor, a AGEF emitiu em 1975, declarações de valor correspondente à marcadoria armazenada, que, negociáveis na rede bancária, asseguraram aos depositantes um capital de giro para o financiamento de suas atividades.

Assim, foram emitidos 9.630 "Warrants" e 793 "Recibos de Depósitos", no Paraná e em Goiás, no valor global de MCr$ 1.890.713.

## RENTABILIDADE DE EQUIPAMENTOS

Um dos principais objetivos da AGEF tem sido o de mecanizar seus serviços e modernizar o equipamento, extinguindo, gradativamente, a onerosa movimentação manual.

Assim, foram adquiridos secadores de cereais, viaturas, transportadores de correia, guinchos, elevadores de caçamba e balanças rodoviárias e ferroviárias. Até 31/12/1975, os equipamentos adquiridos ao custo de MCr$ 5.182 tinham rendido MCr$ 6.726.

## SEGUROS E TARIFAS

No axercício da 1975, a AGEF despandeu, com seguro da mercadoria, a importância de MCr$ 2.856, e com o seguro de bens móveis e imóveis, inclusiva veículos, MCr$ 120.

Em obediência ao princípio de não inflacionar seus custos operacionais e, conseqüantementa, os valores dos produtos de consumo, tem-se limitado a proceder aos aumentos de tarifa na mesma proporção das reivindicações das empresas arrumadoras de carga, mantendo as demais taxas dentro dos padrões normais.

## ADMINISTRAÇÃO E PESSOAL

A rápida evolução da AGEF impôs a necessidade da remodelação da sua estrutura, tornando-a mais consentânea com suas atividades e compatibilizando-a com seus objetivos e necessidades administrativas.

Entrou em vigor um novo Regulamento de Pessoal, tendo como anexo o

Quadro de Pessoal, as Normas de Promoção e Acesso e as de Participação nos Lucros.

Os reajustamentos dos salários concedidos pelo Governo a partir de março e os decorrentes da reformulação do enquadramento dos servidores em novos níveis, acrescido dos encargos sociais, ensejaram uma elevação proporcional das despesas de pessoal, com pequena incidência no setor administrativo, particularmente no Escritório Central, e maior relevância nos setores executivos das Superintendências.

As despesas com Pessoal, incluindo os Encargos Sociais, somaram MCr$ 6.176 em 1974 e MCr$ 8.991 em 1975.

No amparo aos empregados e dependentes, a empresa cobriu o "deficit" anual de Assitência Social, em relação aos recursos fornecidos pelo INPS, despendendo a quantia de MCr$ 161.

## CONTA DE RESULTADO (em MCr$)

| | |
|---|---|
| Receita total do exercício | 31.031,9 |
| Despesa total do exercício | 23.877,4 |
| Resultado social | 7.154,5 |
| Percentual do lucro líquido sobre o Capital Social | 31,57% |

## CAPITAL SOCIAL

O Capital Social da Empresa elevou-se de MCr$ 12.647 para MCr$ 22.657, em decorrência do aproveitamento de Reservas, Lucros Suspensos e Dividendos.

## INVESTIMENTOS

Em 1975 a AGEF investiu a importância de MCr$ 20.645, sendo MCr$ 3.484,7 de recursos próprios, MCr$ 16.839,6 de recursos recebidos da RFFSA e MCr$ 320,7 oriundos de empréstimo bancário, enquanto que, em 1974, o investimento foi da ordem de MCr$ 11.264, dos quais MCr$ 9.226 de empréstimo bancário, para a construção do Terminal Graneleiro de São Paulo.

Os investimentos realizados se referem:

- à conclusão da segunda unidade armazenadora do Terminal Graneleiro de São Paulo e que entrou em funcionamento no início de 1975, permitindo atingir sua capacidade total de 100.000 toneladas de granéis;
- à construção do Terminal Graneleiro de Curitiba, constante de dois armazéns e demais obras civis, esperando-se a inauguração do primeiro desses dois armazéns para o primeiro semestre de 1976.